# LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLIX - NUMERO 2 FEBBRAIO 1943-XXI

ODOL

DENTI SANI - BOCCA FRESCA

ITALIA · SOC. NAV. GENOVA
LINEE TRIESTINE PER L'ORIENTE · SOC. NAV. TRIESTE
ADRIATICA · SOC. NAV. VENEZIA
TIRRENIA · SOC. NAV. NAPOLI
SERVIZI ITALIANI PER TUTTO IL MONDO

ANNO XLIX
1943 - XXI

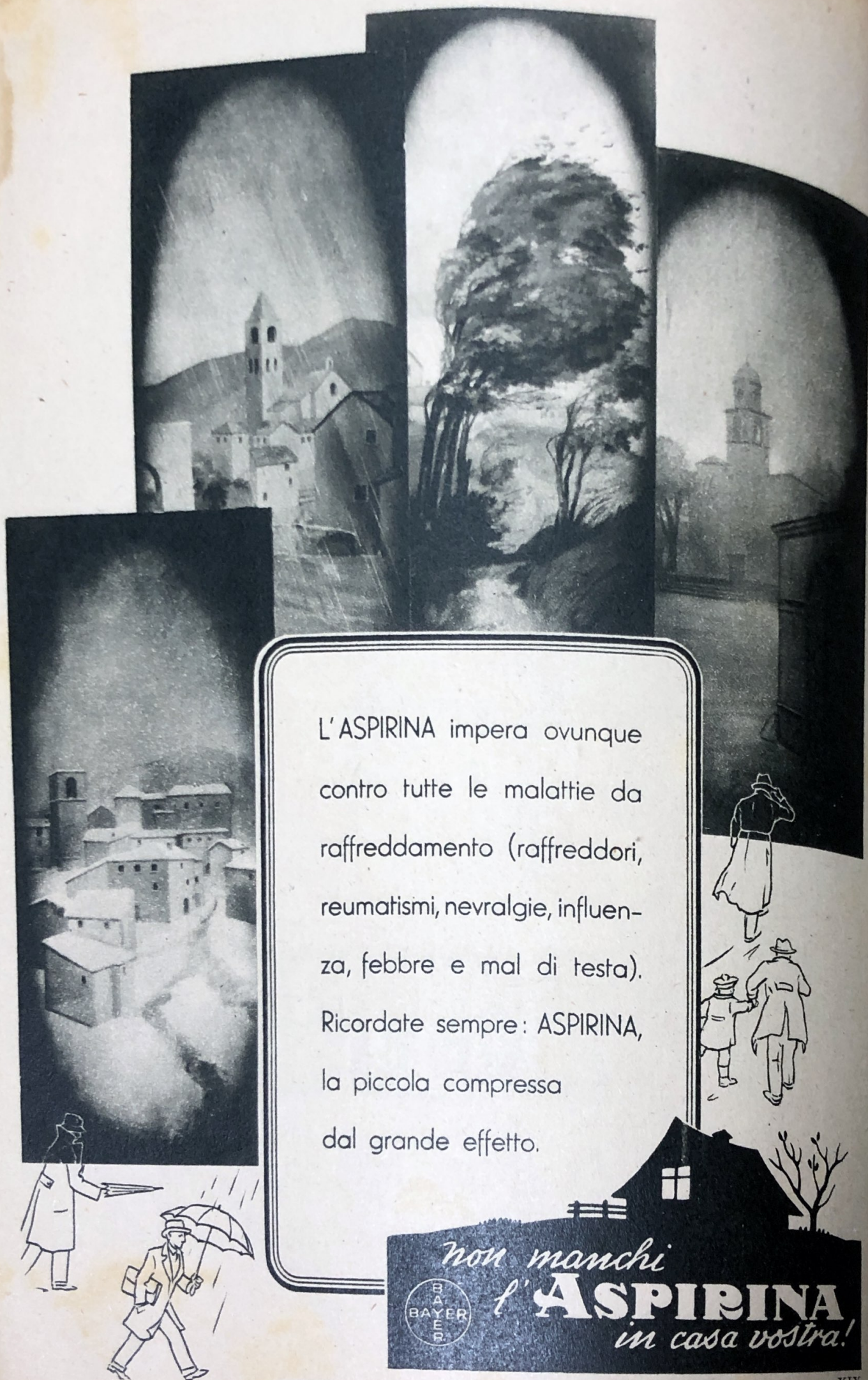
# LE VIE D'ITALIA

Numero 2
FEBBRAIO

SOMMARIO



ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie: Abbon. annuo L. **26** (Estero L. **46**)
Abbonamento semestrale L. **13** (Estero L. **23**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

L'ASPIRINA impera ovunque contro tutte le malattie da raffreddamento (raffreddori, reumatismi, nevralgie, influenza, febbre e mal di testa). Ricordate sempre: ASPIRINA, la piccola compressa dal grande effetto.
non manchi l'ASPIRINA in casa vostra!
BAYER
Aut. Pref. Milano - 31014 - 1941-XIX

# VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

## L'ALBO DELLA GLORIA

*Soci della Consociazione Turistica Italiana caduti nella presente guerra, compresi nell'elenco dei Caduti pubblicato dal Quartier Generale delle Forze Armate il 10 novembre 1942-XXI. Ai gloriosi Combattenti e alle loro famiglie va la commossa imperitura gratitudine della Patria.*

R. ESERCITO

Battistella Sac. Agostino, Ten. Cappellano Milit.
Campanella Dott. Arch. Andrea.
Castelli Marcello, S. Tenente Carrista.
Chini Dott. Elio, Tenente.
Ciampoli Aldo, S. Tenente Art. Contraerea.
Ciani Mario, Capitano.
Comi Giorgio, Capitano.
Ferri Fernando, Maggiore.
Maeran Arturo, Tenente.
Magner Giovanni, Tenente.
Manazzali Felice.
Mangione Giovanni, Capitano R. G. F.
Meoli Rag. Luigi.
Michelazzo Antonio, Tenente di Fanteria.
Parducci Marcello, S. Tenente degli Alpini.
Pierro Dott. Domenico.
Sandri Dott. Ing. Luigi, Capitano del Genio.

**È SCOMPARSO UN AMICO DELLA C.T.I.**

## INNOCENZO VIGLIARDI PARAVIA

*Il 3 gennaio si è spento in Alba il gr. uff. Innocenzo Vigliardi Paravia, capo della ben nota Casa Editrice torinese e per molti anni attivissimo fra i membri del Consiglio Direttivo della Consociazione Turistica Italiana.*

*Al nostro Sodalizio Egli si era iscritto nei primissimi anni – precisamente il 5 marzo 1898 – e, residente allora in Milano, dove dirigeva la filiale della sua Casa, subito si era segnalato per il vivo interessamento alle sorti della Istituzione, cosicchè nel 1901 venne chiamato a reggerne l'ufficio di Consigliere Segretario, che Egli adempì esemplarmente per tre lustri consecutivi. A questo ufficio Egli, poi, aggiungeva, fino al 1918, quello di direttore della « Rivista Mensile del Touring ». Se non che, essendo stato chiamato, per la morte del fratello Carlo, a dirigere la sede centrale della Casa Editrice in Torino, egli dovette rinunciare alla diuturna sua collaborazione al nostro Ente; ma il segno della sua partecipazione permaneva tanto evidente nei risultati dell'opera sua, che i Colleghi del Consiglio, dando notizia ai Soci del suo commiato, giustamente potevano scrivere che il suo nome « restava legato alla Rivista (trasformatasi poi ne « Le Vie d'Italia »), che per lui era salita, nel lungo periodo della sua direzione, a dignità estetica e letteraria ».*

*Né, d'altra parte, si deve dimenticare quanto Egli fece per la organizzazione di quella attività editoriale che costituisce una delle maggiori manifestazioni laboriose della C.T.I., in quanto che la esperienza tecnica di Lui, maestro in quell'arte, e il suo consiglio, associati alla feconda iniziativa di Luigi Vittorio Bertarelli, contribuirono fortemente ad imprimere a questo ramo della nostra attività i caratteri pratici e positivi e nello stesso tempo l'ampiezza di visione e di fini che ne costituiscono ancora, agli occhi del popolo italiano, i pregi essenziali.*

*Con lieto animo, quindi, e con memore affetto, più tardi, nel giugno del 1939, il Consiglio della C.T.I. partecipò ai festeggiamenti che in onore di Innocenzo Vigliardi Paravia si celebrarono in Torino per la felice ricorrenza del cinquantenario della sua attività professionale (Egli era stato insignito della medaglia d'oro dei benemeriti della Pubblica Istruzione) e del suo settantesimo compleanno, recandogli inoltre lo speciale distintivo del non interrotto quarantennio di appartenenza al Sodalizio.*

*Gli auguri espressi in quella fausta occasione non ebbero tutti compimento, ché nelle recenti barbariche incursioni su Torino la sede centrale della Editrice Paravia fu completamente distrutta. Ma se questa sciagura gli fu causa di profondo dolore, vedendo tuttavia, negli ultimi giorni, la sua Casa bicentenaria avviarsi decisamente alla propria riorganizzazione, lo sostenne certo il pensiero, di cui si alimentano le anime pure e generose, che quanto si è seminato non va mai perduto. Né perduti andarono i frutti della sua attività sul vasto campo della industria avita, né su quello della Consociazione, dove la sua ventennale collaborazione fu di esempio ai presenti e non sarà dimenticata dai successori.*

*Alla Vedova di Lui, che per il lungo soggiorno nella nostra città tanti cari ricordi ha serbato di noi, la espressione della vivissima parte che prendiamo al suo lutto.*

### Il Villaggio Alpino della C.T.I. ospita bambini sfollati.

La nostra Consociazione, che con l'istituzione del Villaggio Alpino ha dato da oltre un ventennio prova tangibile dei sentimenti che la animano verso l'infanzia meno fortunata, non poteva mancare, nelle attuali circostanze, di contribuire alla fervida opera di assistenza che più intensamente si svolge a favore dei bambini bisognosi in questo periodo di sfollamento dalle grandi città. Col consenso del Comando Generale della G.I.L. e delle Gerarchie lo-

cali, il Villaggio Alpino a Monte Piambello ha accolto 64 bambini, le cui famiglie non avrebbero potuto provvedere a sottrarli al pericolo di incursioni nemiche. E questi 64 piccoli ospiti, ai quali fra alcune settimane se ne aggiungeranno altri 20, godranno di un soggiorno ristoratore del fisico e dello spirito.

La Consociazione ha dato comunicazione di questa sua iniziativa al Federale di Milano col seguente telegramma: «Nel nome del Duce Consociazione Turistica Italiana riapre oggi Villaggio Alpino Monte Piambello ospitando 64 bimbi sfollati Milano. Opera di bene nostro Sodalizio assume quest'anno significato anche più alto quale attestazione solidarietà verso infanzia più bisognosa assistenza secondo il comandamento del Capo. Piccoli ospiti elevano grato pensiero loro Comandante Federale, unendosi a noi nel grido della fede: Vincere! Sen. Bonardi Presidente, Gerelli Direttore Generale».

A questo telegramma, il Federale di Milano si è compiaciuto di rispondere con le seguenti nobilissime parole: «Sen. Bonardi, Presidente C.T.I. – Plaudo vostra opera di amorevole assistenza verso bimbi sfollati colonia Piambello et ringraziandovi della gentile attenzione ricambio a voi, al dott. Gerelli et agli organizzatori ogni migliore sentimento di cameratismo. Del Grosso».

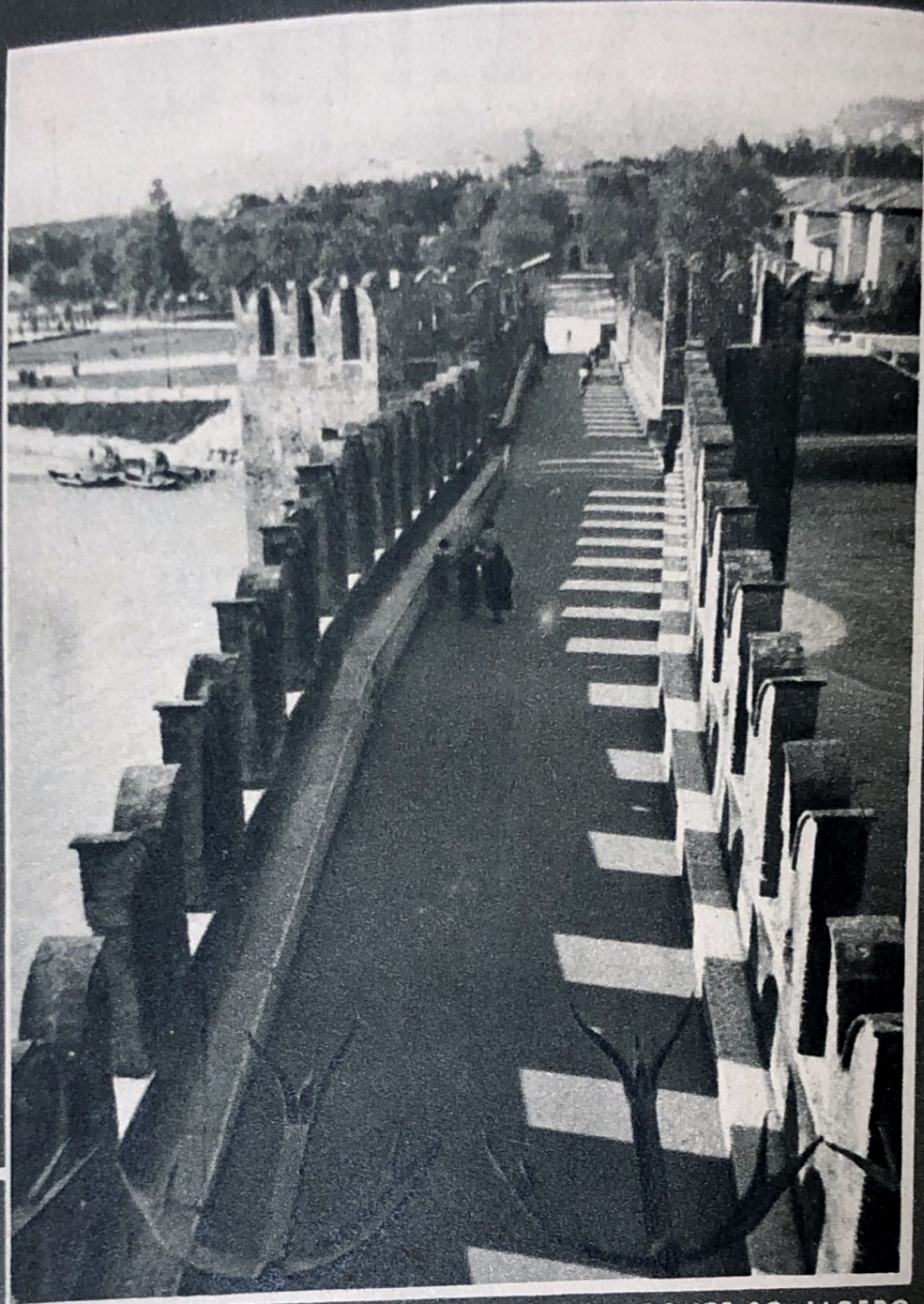
## L'"Indice decennale 1933-1942" de "Le Vie d'Italia".

All'Indice del precedente decennio 1923-1932 de «Le Vie d'Italia» fa seguito l'odierna pubblicazione dell'Indice relativo al decennio 1933-1942.

Questo fascicolo, in 72 pagine dello stesso formato della Rivista, comprende l'indice degli articoli in ordine cronologico, l'indice degli Autori in ordine alfabetico e il più complesso indice per materia, che permette di rintracciare sistematicamente tutto ciò che in dieci anni la Rivista ha pubblicato in merito ad ogni singolo argomento di cui si è occupata.

Sono molti, ed aumentano di continuo, gli abbonati a «Le Vie d'Italia», i quali, avendo compreso quanto sia utile consultare talora articoli e notizie pubblicati in fascicoli di annate trascorse, ne conservano accuratamente la raccolta. Ma questo atto di previggenza non avrebbe quasi alcun risultato se, per rintracciare un determinato articolo o una particolare notizia, il lettore dovesse sfogliare uno ad uno una quantità di fascicoli, risalendo dai più recenti ai più lontani della serie, finché l'articolo o la notizia non apparisse ai suoi occhi, chissà dopo quanto dispendio di tempo e di pazienza. Quando occorresse far ciò, si può affermare che la collezione conservata con tanta cura non servirebbe a nulla, o quasi. Né si potrebbe, ad esempio, inserire questi indici nell'ultimo fascicolo del decennio, per non farne una pubblicazione a parte; ché, in questo caso, essi occuperebbero tutte, o quasi, le pagine di quel numero, lasciando i lettori scontenti e delusi.

V'erano, dunque, ragioni sufficienti per non interrompere la tradizione e offrire ai lettori della nostra Rivista una guida sistematica, che ne valorizzi praticamente la collezione decennale e ne faccia una specie di enciclopedia di facile consultazione per la conoscenza della nostra Italia, vista nei suoi aspetti geografico, storico, artistico, turistico ed economico, specialmente trattandosi di un periodo in cui si addensano avvenimenti decisivi per le nostre sorti di popolo e di nazione.

Il fascicolo, che servirà inoltre a dare un'idea concreta dei progressi compiuti dal periodico in questi ultimi anni, è offerto in vendita agli Abbonati al prezzo speciale di L. 5 alla Sede della C.T.I., in Italia, Albania e Possedimenti; ai non Abbonati a L. 10. (Desiderando la spedizione raccomandata, aggiungere L. 1). Alle stesse condizioni può esserci richiesto l'«Indice decennale 1923-1932».

VERONA - PONTE SCALIGERO

# Bellezze d'Italia

INFORMAZIONI: ENTE PROVINCIALE PER IL TURISMO DI VERONA

# Turismo

## IL TURISMO E LA RIPRESA DEL TRAFFICO AEREO

Con la ripresa delle attività di pace, quando la vittoria avrà premiato la dura fatica delle armi, il mondo, ritornando alla normalità, riprenderà il suo aspetto consueto ed i popoli, stanchi dello sforzo compiuto, dopo le dure rinunzie, vedranno con gioia rifluire la vita con ritmo operoso e fecondo.

Naturalmente, con i bisogni reali, con le necessità delle industrie, del commercio e di tutte, in genere, le attività umane, tornerà a manifestarsi il bisogno di moto, il desiderio di viaggiare per riposo dello spirito affaticato, e si rivedranno, per le vie del mondo, schiere di turisti di tutti i paesi.

Non v'ha dubbio che il dopoguerra, per la naturale reazione alle limitazioni attuali, segnerà una forte ripresa del movimento turistico. Quali che possano essere gli orientamenti delle nuove correnti turistiche, siamo d'avviso che l'aeroplano non sarà estraneo alla ripresa di questa pur tanto utile attività. Anzi, affermiamo che il mezzo aereo sarà il primo a riaprire questo movimento, in quanto, alla cessazione delle ostilità, la ripresa del traffico aereo civile potrà realizzarsi in un tempo più breve che non i servizi ferroviari e marittimi. Ciò non ha bisogno di una lunga dimostrazione. La riapertura delle frontiere ai regolari servizi ferroviari richiederà un tempo molto più lungo, tenuto conto delle notevolissime difficoltà da superare: logorìo del materiale rotabile, trasformazione di vetture, lavoro di riorganizzazione quanto al personale e ai servizi ausiliari; esigenze di carattere politico, che potranno essere eliminate soltanto dopo che al tavolo della pace saranno segnate le sorti della Nuova Europa. E i mari? A parte i pericoli delle mine vaganti, la rimozione degli ostacoli e degli sbarramenti difensivi dei porti e dei passaggi obbligati, quanto tempo richiederà la normalizzazione dei servizi? Le spaventose stragi del tonnellaggio mondiale operate da sommergibili, aerei e navi da guerra sono vuoti difficilmente colmabili con celerità. E la riorganizzazione di tutto il complesso sistema è forse opera di poco conto? Tirando, in sostanza, le somme, il più sollecitamente restaurabile mezzo di trasporto è l'aeromobile.

Non che la riorganizzazione dei servizi aerei sia più facile, o che il traffico aereo non abbia a risentire le conseguenze del conflitto, ché, anzi, più di tutti esso ne ha sofferto; ma perché, per diversi motivi, appare in questo settore più agevole raggiungere – e quindi con anticipo rispetto alle due altre organizzazioni – la necessaria ripresa di efficenza. Gli accordi internazionali per il sorvolo crediamo saranno presi con notevole celerità, poiché è interesse di tutti gli Stati ristabilire le relazioni anteguerra e i collegamenti, che per il momento sono possibili solo con l'aereo, in difetto delle altre vie di comunicazione. Del sistema dei servizi è rimasta l'intelaiatura, e sarà, quindi, facile rimetterli a punto con opportuni tempestivi accorgimenti. L'apprestamento del materiale di volo sarà molto più rapido che non l'apprestamento del materiale ferroviario o marittimo, poiché è facile comprendere come si faccia

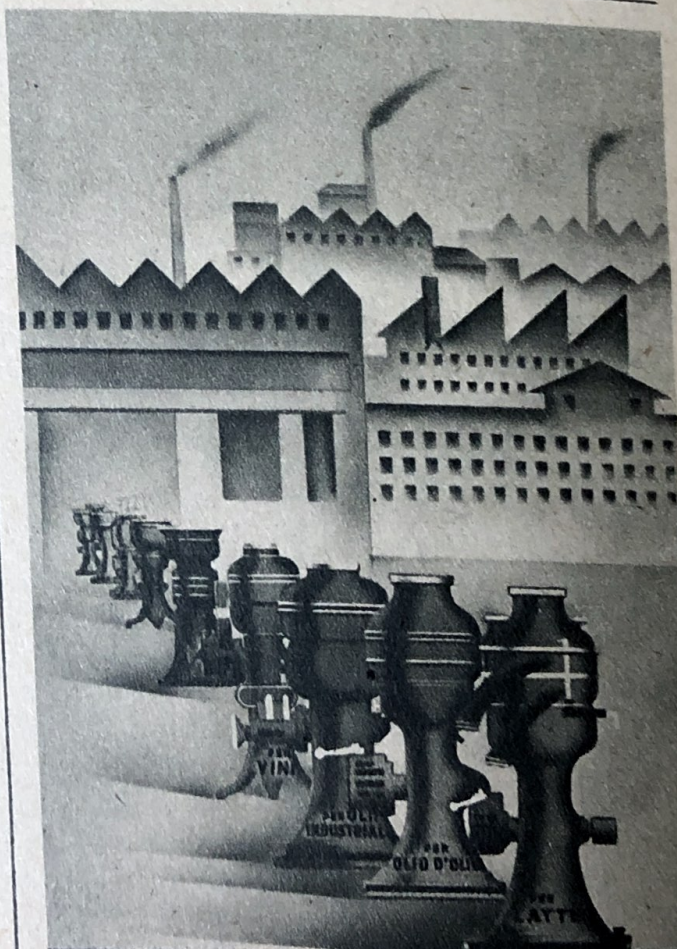
più presto a costruire un aeroplano che una nave, o un complesso di vetture ferroviarie.

Se, quindi, sei mesi dopo la cessazione dello stato di guerra, fossimo tentati di dare uno sguardo ai tre rami di comunicazioni, troveremo che, in proporzione, l'aeroplano avrà certamente preso più quota delle ferrovie e, più ancora, dei servizi marittimi.

E poi, lasciando da parte le possibilità di ripresa, l'aeroplano è oggi il mezzo che offre le più vaste possibilità. Tappe lontane anche migliaia di chilometri vedono annullata la loro distanza dalle alte velocità degli aeromobili; comodità d'ogni genere sono state realizzate per i viaggiatori più esigenti: cabine comodissime, passeggiate, *bars*, ritirate etc. Regolarità notevolissima è assicurata, in grazia della perfezione raggiunta dalla tecnica delle costruzioni aeronautiche e dai servizi di assistenza e protezione del volo; regolarità che tenderà a progredire forse fino a raggiungere il 98-99 per cento, anche per via degli insegnamenti del conflitto in atto, le cui imperiose necessità non possono dipendere dal buono o dal cattivo tempo, dal giorno o dalla notte. Voli, quindi, in condizioni meteorologiche spesso avverse, senza protezione radioelettrica, nelle notti oscure, al disopra del territorio nemico, da cui i piloti traggono ammaestramenti che domani possono riuscire utilissimi nei servizi di linea.

La sicurezza del mezzo aereo è, poi, oggi – si può benissimo affermare – pari a quella di ogni altro mezzo di trasporto, in quanto, se si pensa alle migliaia di aeroplani che sono quotidianamente in volo e si guarda ai veri e propri incidenti di volo che si lamentano, si nota che questi rappresentano un'aliquota irrisoria rispetto al grandioso movimento. E ciò in virtù appunto del progresso della tecnica aeronautica, che ha realizzato, come dicemmo più sopra, non solo macchine perfette per la tenuta di volo, ma che offrono, per la loro struttura stessa, soddisfacente garanzia di sicurezza.

E poi, a parte tutte queste considerazioni, non bisogna dimenticare che il viaggio per via aerea offre particolari attrattive ed ha un fascino strano, che agisce sullo spirito in modo accentuatissimo e fa desiderare ardentemente, una volta compiuto un viaggio, di farne altri, tanti altri, forse per l'innato desiderio di ascendere, connaturato nell'uomo. Ma le masse non potranno usufruire del velivolo a causa dell'elevato costo del trasporto ed anche delle limitate possibilità di carico. Chissà, però, che, in futuro, le possibilità di carico non si vadano accentuando, più che per la costruzione di grandi aeromobili, addirittura per la realizzazione di grandi treni aerei, costituiti da tre o quattro grossi alianti, a loro volta trainati da un aereo gigante!

Certo, in questo campo le difficoltà sono molte e di varia natura, e i tentativi fatti e i risultati ottenuti nel periodo bellico non possono costituire un dato di fatto per i servizi di pace: ciò non toglie però che siano un ottimo punto di partenza ed una chiara indicazione della via da seguire. Trainare gli alianti è un problema irto di difficoltà non facilmente solubili, specie quando questi sian carichi di viaggiatori, la cui incolumità va in tutti i modi salvaguardata, poiché, in tempo di pace, la propaganda negativa dovuta ad un disastro aereo è addirittura rovinosa. Ma quali sarebbero le difficoltà? Tanto per soffermarci alle più notevoli, o quanto meno a quelle che il buon senso lascia intravedere, vorremmo accennare al decollo, allo sforzo dovuto alla sollecitazione

del cavo sulla parte d'aggancio, alla particolare situazione di questo treno aereo in zone d'atmosfera fortemente perturbate, all'atterraggio.

Ma non divaghiamo: non è compito di queste brevi note affrontare problemi tecnici, specie di tal mole e quando si è tuttora nel campo sperimentale. Vogliamo, invece, confermare, a conclusione, che l'aeroplano sembra il mezzo di trasporto più adatto a riprendere più rapidamente la propria attività in campo nazionale ed internazionale, e che di questa ripresa non si avvantaggeranno solo i commerci e le industrie, ma che essa potrà essere anche utile, come si è detto, alle correnti turistiche, già orientate sin da anteguerra verso il mezzo aereo.

Ed ancora una volta, dall'emisfero boreale all'australe, in ogni latitudine, esso appare destinato a diffondere per primo l'annuncio della ripresa del lavoro fecondo e della gioia di vivere in letizia ai popoli sparsi nell'immenso scacchiere del globo.

*NINO PERALTA*

### Il Santuario di Santa Maria di Canneto sul Trigno.

Nella media valle del Trigno, in comune di Roccavivara (Campobasso), sorge il Santuario di Santa Maria di Canneto, importantissimo monumento che l'intelligente amore e la tenace volontà dell'Arciprete di Roccavivara (che è anche un solerte Console della C.T.I.) ha fatto risorgere dalla rovina a cui sembrava destinato.

Il luogo doveva essere un importante abitato romano, come dimostrano le lapidi e i frammenti romani trovati e soprattutto un grande mosaico policromo a motivi geometrici, uccelli, frutti, ecc., scoperto nel 1931 presso l'attuale chiesa e appartenuto forse a qualche grande villa del III e IV secolo d. C. Resti evidenti di templi, come colonne e capitelli, sono incorporati nella chiesa attuale ed altri si ritrovano tuttora negli scavi in corso a monte del Santuario, in località Colle della Madonna. La base dello stesso campanile sembra avere appartenuto ad una torre romana di difesa.

Verso il secolo VIII fu eretta una chiesa con annesso monastero benedettino, dipendente dall'Abbazia di Montecassino. Il primo documento relativo alla chiesa di Canneto è del 706; il monastero è nominato nel 930 in una bolla di Papa Stefano VII; nel 944 Papa Marino II confermava all'Abbazia di Montecassino il Monastero di S. Maria di Canneto. Il monastero esisteva ancora nel 1474, ma poco dopo andò in rovina, probabilmente a causa di un grave incendio, di cui si riscontrano tuttora estese tracce. La chiesa sopravvisse per vari secoli, ma decadde anch'essa lentamente, finché rovinò il muro esterno della navata sinistra.

Nel 1931 l'Arciprete Don Duilio Lemme iniziò, con l'aiuto della popolazione e poi col concorso della R. Soprintendenza e con un sussidio del Duce, i lavori di scavo e di restauro. Nel 1931 fu scoperto il mosaico, di cui si è detto sopra; nel 1932 fu ricostruito il muro esterno crollato e fu ricomposto l'ambone del 1223.

La chiesa, quale ora si presenta, è un cospicuo edificio del XIII secolo. La facciata, con portale romanico, ha sulla destra un possente campanile del 1329, costruito probabilmente su base romana, con monofore e doppio ordine di bifore e trifore. Nell'interno, a tre navate, divise da pilastri e colonne, in parte romani, è l'ambone che ha sui fianchi e sulla fronte simboli e figurazioni della vita monastica e la data

del 1223. In una Cappella è la Madonna di Canneto, statua lignea policroma, probabilmente del XV secolo. Tra i frammenti architettonici è notevole un rozzo bassorilievo rappresentante l'ultima Cena, che risale forse al 1000 e serve ora da paliotto dell'altare della Madonna.

S. Maria di Canneto, meta di numerosi pellegrinaggi nel maggio e nel settembre (l'8 settembre vi si celebra la festa della Madonna), costituisce, come dice la Guida della C.T.I. « Abruzzi e Molise », uno dei monumenti più interessanti del Molise. È da augurare, quindi, che i restauri siano compiuti ed estesi gli scavi, realizzando così appieno il sogno del benemerito Arciprete.

## I restauri della Villa Medicea di Poggio a Caiano.

Sono stati recentemente iniziati i lavori di restauro della Villa Medicea di Poggio a Caiano, la celebre villa ai piedi del Monte Albano, sulla riva sinistra dell'Ombrone pistoiese.

L'edificio, già fortilizio dei Cancellieri di Pistoia, poi villa degli Strozzi, fu ricostruito, nella semplice ed armoniosa forma attuale, tra il 1480 e il 1485, da Giuliano da Sangallo per Lorenzo il Magnifico, che l'aveva acquistato. Fu, in seguito, ampliato da Leone X, e i primi Duchi medicei lo arricchirono di splendidi affreschi. Bellissimi, tra gli altri, quelli del salone centrale, nei quali Andrea del Sarto, Francesco Frangibigio ed Alessandro Allori, traendo argomento dalla storia antica, celebrarono i fasti della gloriosa casata fiorentina e particolarmente le gesta del Magnifico Lorenzo. Il parco vastissimo che lo circonda è, per i suoi lunghi viali, per le sue dense ombre e per i suoi lenti corsi d'acqua, uno dei più suggestivi di tutta la Toscana. Molti ricordi storici rivivono tra le mura di questa principesca dimora. Carlo V vi pernottò nel 1536; Cosimo I ne fece il suo soggiorno preferito, quando, stanco delle cure di governo, abbandonò il potere nelle mani del figlio; Eleonora di Toledo, moglie dello stesso Cosimo I, vi morì; Francesco I e Bianca Cappello vi perirono tragicamente, a poche ore l'uno dall'altra, nell'ottobre del 1587, e Margherita d'Orléans, consorte di Cosimo III, vi rimase prigioniera per molti anni.

## I restauri del Duomo di Cosenza.

Sono stati intrapresi in questi giorni i lavori di restauro del Duomo di Cosenza. Demolite le sovrapposizioni settecentesche, si lavora a riprendere l'intera cortina di pietra calcare della facciata, ad abbassare il livello dello scalone di accesso, secondo lo schema architettonico primitivo, e a ripristinare la cornice decorativa, che correva, in origine, lungo i fastigi del prospetto.

Ma più che ad altro si mira al rosone sovrastante la porta principale, che campeggia sulla facciata in così grandi proporzioni da ricordare la tradizionale fisonomia delle chiese romaniche pugliesi. Venuta completamente a mancare ogni traccia della decorazione centrale, si è stabilito di sostituirla con una vetrata a disegni di archetti e colonnine, ispirati a quello che doveva essere, nel rosone, il giuoco ornamentale delle sculture primitive. Inoltre, per diminuire l'ampiezza dell'apertura, una banda di pietra verrà fatta girare nell'interno della cornice antica e su di essa si inciderà la data del restauro.

Il Duomo di Cosenza è antichissimo. Fu costruito, pare, intorno al 1185 sotto l'influsso gotico-cistercense, e fu solennemente consacrato nel 1222, alla presenza di Federico II. Rifatto, in gran parte, dopo il 1750, conservò tuttavia molte tracce dell'antica severa bellezza: tali, nell'interno, le tre navate sorrette da grossi pilastri romanici, il tetto a spaziose capriate, la tomba gotica di Isabella d'Aragona e la veneratissima tavola quattrocentesca della Madonna del Pilerio. Tali, all'esterno, i tre purissimi portali ogivali, sormontati da tre caratteristici rosoni.

Lynx
LYNX
L'IMPERMEABILE FUORI CLASSE

# Automobilismo

## Quante autovetture efficienti conta oggi l'Italia?

Un lettore ci rivolge la domanda posta in capo a queste note: prescindendo dalla consistenza 31 dicembre 1939, quante autovetture in effettiva efficienza almeno potenziale (anche se prive di licenza speciale di circolazione) conta oggi il nostro Paese? Quale sarà, insomma, il numero delle unità costituenti il nostro patrimonio automobilistico al momento della futura pacifica ripresa della circolazione, supposto che le macchine attualmente efficienti rimangano tali, che tutte le anteriori al 1930 vengano requisite e che per contro nessuna nuova demolizione in massa venga più effettuata in base all'anzianità, e considerato infine che il recente divieto di vendita d'autoveicoli nuovi non permette più di arricchire il mercato di nuove unità, sicché la statistica oggi eseguita conserverà una certa attendibilità per il giorno della pace?

La domanda è certamente interessante, ed una precisa risposta esorbiterebbe dal campo della semplice curiosità statistica, offrendo elementi preziosi per la preparazione di quel processo di motorizzazione nazionale che concordemente è considerato d'inderogabile necessità per il Paese, nonché per eventuali altri provvedimenti d'interesse bellico o civile, anche di carattere immediato. Sia che consideriamo l'automobile come riserva patrimoniale, sia come ferro del mestiere, un censimento della sua attuale consistenza numerica risponderebbe certamente ai criteri di saggia amministrazione del *bonus pater familias*.

Purtroppo però la domanda è destinata a rimanere inevasa. A parte le ovvie ragioni che precludono, in via di massima, nel periodo bellico, ogni pubblicità alle statistiche offrenti qualche addentellato d'interesse militare, sta la ragione perentoria della materiale impossibilità di congetturare in forma attendibile sul dato in questione (e un'arbitraria approssimazione non offrirebbe alcun interesse). Impreciso è il dato di partenza, cioè il numero di autovetture circolanti o circolabili al 31 dicembre 1939, per la notoria mancanza in Italia di una situazione ufficiale attendibile anche negli anni di pace (si ricordino le forti discrepanze tra l'una e l'altra statistica) e sfuggente ad ogni controllo è il numero delle unità perdute successivamente per requisizione, demolizione, abbandono manutentivo, sottrazione di gomme, trasformazione in autocarri o in veicoli agricoli, incursioni aeree, preda bellica, ecc. È palese come una statistica di queste singole « voci » di diminuzione sia impossibile: quand'anche, ad esempio, si potesse sapere e rendere pubblico il numero delle gomme requisite, non si potrebbe già dividere per quattro o per cinque per risalire al numero delle macchine appiedate, poiché di molte vetture non sono state requisite che una o due gomme, le migliori, sicché il totale delle appiedate è sensibilmente superiore. D'altra parte, gli elementi obiettivi assumibili in una statistica non potrebbero mai dare una demarcazione netta tra la categoria delle macchine potenzialmente efficienti e quelle inservibili, in quanto il passaggio dall'una all'altra è graduale e spesso inavvertito dallo stesso proprie-

tario, propenso a coltivare infondate illusioni. Si soggiunga ancora la difficoltà di un metro di valutazione comune: la macchina con la batteria sfiancata e non ricaricabile sarà da annoverarsi tra le efficienti, o da eliminarsi?

Tuttavia un criterio d'indagine esiste, e relativamente sicuro e accessibile: il metodo sperimentale diretto. Si dia carico a chiunque possegga un'autovettura che creda e desideri di poter conservare efficiente, di dimostrarlo presentandosi con la macchina funzionante ad un determinato organo locale incaricato di censire. Quand'anche il censimento costasse la dotazione di un litro di benzina, una volta tanto, per le vetture attualmente inoperose e abbandonate, il lieve sacrificio complessivo di carburante sarebbe ampiamente compensato, prima ancora che dai raggiunti fini statistici, dal diretto materiale vantaggio di aver stimolato alla rimessa in funzione del veicolo tanti rassegnati al definitivo abbandono, salvando un ingente patrimonio dalla prossima graduale inesorabile declassazione a rottame. E qual valore abbia l'arresto di tal processo di dissoluzione è stato recentemente sperimentato in occasione dello sfollamento delle grandi città settentrionali vittime delle incursioni aeree nemiche: l'automobile efficiente è il più prezioso degli elementi di difesa della popolazione urbana e dei suoi beni – compresa tra questi l'automobile stessa, in grado di trasferirsi coi propri mezzi al sicuro.

A garantire l'osservanza del precetto sarebbe bene promettere che la vettura fornita del visto di perdurante efficienza non verrà requisita, qualunque sia la sua anzianità, e che nell'eventuale requisizione delle gomme si cercherà di serbarle la dotazione minima di quattro, o quanto meno di fornire un buono preferenziale per la sostituzione con priorità o con altre ruote adattabili. Per contro, la sanzione pei negligenti potrebbe consistere nell'immediata requisizione delle gomme e nella eventuale successiva requisibilità della macchina stessa come rottame. Ma, indipendentemente da ogni stimolo o coazione, chi trascurerebbe una così gradita possibilità di ricalcare per un'ora l'acceleratore della propria auto addormentata, e di annoverarla ufficialmente, a tutti gli effetti – anche commerciali, occorrendo – tra le macchine « vive »? Del resto, la presunzione di cessata vitalità, per le macchine non presentate senza giustificato motivo, potrebbe spingersi sino al ritiro definitivo della licenza di circolazione ed alla cancellazione dal P.R.A., salvo nuovo collaudo, immatricolazione e iscrizione, dopo la pace, per le macchine che venissero allora ripristinate, semprechè non siano state requisite o demolite d'autorità nel frattempo.

Naturalmente, il patrimonio automobilistico così salvato, ripristinato e censito andrebbe, se possibile, conservato immutato, o quanto meno seguito statisticamente nelle sue poche successive variazioni. All'uopo potrebbe prospettarsi – se compatibile col fabbisogno del Fabbriguerra – l'opportunità di una modifica nella legge di requisizione per demolizione, nel senso di risparmiare tutte le macchine che abbiano conseguito il visto di efficienza, anche se anteriori al 1930, compensandole con l'anticipata demolizione delle macchine rivelatesi definitivamente e irrimediabilmente inefficienti, anche se di più recente costruzione; e in primo luogo con quelle sinistrate nelle incursioni aeree. A parità di condizioni o in

caso di dubbio, le vetture rimaste sinora gommate dovrebbero conservarsi, a preferenza di quelle già ridotte ai cerchioni. Un coordinamento, insomma, tra la requisizione per demolizione della vettura e la requisizione delle gomme sarebbe certamente interessante. Quanto alle gomme, implicito in quanto sopra proposto è il voto che l'ulteriore fabbisogno delle Commissioni di requisizione venga ricercato di preferenza tra le vetture presunte inefficienti, e in caso di ulteriore necessità, o tra le sole gomme eccedenti le quattro, o requisendo l'intera dotazione, in qualunque stato essa sia, in modo da ridurre al minimo il numero delle macchine attualmente efficienti che verranno immobilizzate.

Vede dunque il nostro interrogante come la sua domanda ci abbia portato lontano: da una domanda d'indole puramente statistica ad una concreta proposta, che facciamo nostra, di carattere statistico e sostanziale ad un tempo. Numerare i vivi è bene, ma ancor meglio è moltiplicare le vite, o diminuire le morti.

*Cristoforo*

### L'ospitalità in auto ai compagni di sfollamento.

Un gruppo di sfollati da una grande città bombardata dal nemico, ora residenti a una trentina di chilometri dal comune centro d'attività, ci afferma di non aver avuto da alcuna fonte una precisa risposta al quesito seguente: trattandosi di quattro persone d'affari considerate utili alla produttività nazionale, e come tali provviste di auto propria con licenza speciale di circolazione, sarà tenuto ciascuno dei quattro a rispettare la norma che limita al titolare della licenza l'uso della macchina, facendo la spola tra la sede di sfollamento e la città ognuno con la macchina singola – o potranno tutti e quattro prendere posto, a turno, su una sola macchina, che poi rimarrebbe lungo la giornata a disposizione comune, con precedenza del proprietario di turno, per gli spostamenti in città?

Ci pare assai strano che altri, interpellati prima di noi, possano esser rimasti in dubbio sull'evidente unica soluzione di elementare buon senso: viaggino tutti e quattro sulla stessa macchina, vivaddio, e si guardino dallo spostare le altre tre senza una stretta necessità! Si può ammettere che un troppo zelante spirito di pedante e cieco formalismo abbia talvolta trascinato a interpretazioni di legge nettamente contrarie al loro chiarissimo spirito, perseguito invece dai presunti violatori della lettera, ma pensiamo che nessun agente stradale giunga oggi al punto di pretendere che, per rispettare l'imperativo del minimo consumo di carburante e di gomme, ciascun utente debba viaggiare da solo con l'auto propria, lasciando tre posti vuoti...

Soggiungiamo, del resto, che, a quanto ci consta, alle nuove esigenze sorte con lo sfollamento corrisponde oggi una prassi interpretativa anche più larga: lo sfollato che usa legittimamente la propria vettura, per superiori e ben dimostrabili necessità di lavoro socialmente utile, tra la temporanea nuova residenza e l'ufficio, viene generalmente considerato libero di caricare (e magari di stracaricare) qualsiasi altro sfollato, d'ogni sesso, condizione ed età, che abbia in comune l'itinerario: provvidenziale alleviamento del gravoso problema dei trasporti pubblici in regime di sfollamento. L'essenziale è che non si tratti di una comitiva viaggiante per diporto (nella quale sospettosa presunzione era stato a suo tempo emanato il divieto di trasportare estranei): ma il sospetto è eliminato a priori dalla presenza a bordo del titolare richiamato dalla sua inderogabile e documentabile necessità professionale. E costui ben può – e noi giungeremmo a dire *deve*, evitando, in via di massima, l'egoistica trasferta solitaria – raccogliere magari per via il gruppo di sconosciuti in attesa dell'arcigremitissimo treno o tram mattutino verso la città, contribuendo così a decongestionare i pubblici mezzi di trasporto.

È naturalmente inteso che questa opportuna tolleranza non può e non deve coprire abusi di sorta, contro i quali (quando intacchino la sostanza, non la forma) tutti gli organi delle autorità interessate, anche nei centri di sfollamento, faranno bene a mantenere la più oculata vigilanza.

## Il gassogeno a segatura.

Il più largo impiego del legname in genere – come surrogato dei materiali da costruzione e del carbone – durante il periodo bellico, ha reso conseguentemente disponibili maggiori quantità di segatura, che, per contro, la rallentata produzione di materiali coibenti edilizi e industriali non è in grado di assorbire, soprattutto nei paesi belligeranti di elevate riserve boschive. Ed ecco che, contemporaneamente, in due di essi – Germania ed Inghilterra – si annuncia una nuova preziosa utilizzazione della segatura per i gassogeni da autotrazione. Come produttrice di gas carburante, la segatura, nonostante la sua igroscopicità, che ha sensibilmente complicato il problema, non si comporta tecnicamente in modo molto dissimile dalla legna, nella comune pezzatura da gassogeno, pur con un rendimento più ridotto. Praticamente, tuttavia, offre notevoli vantaggi di stivaggio, di trasportabilità, di pulizia, di uniformità nella combustione, che si traducono in maggior regolarità di condotta. Si tratta, peraltro, sinora, di applicazioni sperimentali, che non risultano ancora offerte commercialmente al privato utente.

## Sul divieto di vendita d'auto e moto nuove.

Ci è stato richiesto se il divieto di vendita d'autovetture e motocicli, entrato in vigore il 15 dicembre scorso, colpisce anche le autovetture trasformabili e quelle a trasporto misto. La domanda è superata dalla negata licenza di circolazione, di cui già tali veicoli erano oggetto: non potendo, le eventuali nuove unità immesse sul mercato, circolare, pare ovvio considerarle incluse anche nel divieto di vendita. L'evidente scopo del divieto, infatti, è di stroncare quella diffusa forma di accaparramento che consisteva nell'archiviare – sottraendole dal ciclo funzionale utile ed immobilizzandole egoisticamente quale investimento di capitale morto – le automobili, vale a dire materie prime e lavoro ben altrimenti preziosi alla Nazione in guerra.

Al lume di questa *mens legis* riteniamo lecito invece (e con ciò rispondiamo ad altri quesiti), immatricolare automobili nuove (a parte il difficilissimo conseguimento della licenza) già in possesso di privati, quando abbia data certa l'acquisto anteriore al 15 dicembre u. s. Pure lecita riteniamo la compravendita di auto e moto nuove *tra privati*, non potendo trattarsi che di una rivendita, vale a dire di commercio di oggetti cui manca la qualifica di «nuovi» nell'ovvio senso di legge (vendita effettuata dal produttore o suoi agenti o rappresentanti, tenuti come tali al libro di carico e scarico, contemplato nello stesso Decreto minist. 9 dicembre 1942). Basterebbe, del resto, che l'autoveicolo fosse già immatricolato al nome del venditore, per dire dissipato ogni dubbio sul suo carattere di «nuovo» nella successiva compravendita. Né la *mens legis* sarebbe calpestata, ma, se mai, favorita, in quanto l'unità già sottratta alla circolazione e immagazzinata, avrà sempre maggiori probabilità di rientrare nel ciclo funzionale utile cambiando proprietario che rimanendo imboscata.

## Nuovo tipo di testa per cilindro?

Dalle rassegne tecniche di parecchie Nazioni viene annunciato un nuovo brevetto ungherese per testate di motori a scoppio a valvole laterali, la cui rivendicazione, presentata come originale, consisterebbe nel far raffreddare la valvola di scarico mediante la miscela fresca aspirata dal carburatore, col vantaggio di ridurre il tormento termico della valvola e della sede e di prolungarne quindi la durata efficiente senza speciale manutenzione, senza fughe, corrosioni, distorsioni, e senza dover perentoriamente ricorrere, nella costruzione della valvola di scarico,

a materiali specialissimi, delicati e costosi, a base d'introvabile nichel.

Ottimi gli intendimenti, ma assai poco peregrina la rivendicazione, come le considerazioni pseudo-tecniche che la documentano. Infatti, il raffreddamento della valvola di scarico per mezzo dei gas freschi aspirati è un tema vecchio quasi quanto la tecnica del motore a scoppio, e che già ha avuto le più svariate realizzazioni, taluna non disprezzabile: valvole concentriche, otturatori a fodero scorrevole o a cilindro rotante, ecc. Lo stesso fine, del resto, è conseguito dalla non recente disposizione del motore a valvole contrapposte, adottata sin dal principio del secolo dal classico motore svizzero M.A.G. e successivamente da altri molti: disposizione abbandonata solo perché si riconobbe, col progressivo aumento dei rapporti di compressione, essere più importante indirizzare il flusso di miscela fresca in modo da lambire e raffreddare la candela d'accensione, che non la valvola di scarico.

## La densità automobilistica comparata allo spazio.

Una rivista di Amsterdam, nel fare il punto della situazione automobilistica mondiale, quale appariva all'inizio dell'attuale conflitto, come ausilio alle indagini economiche per il movimento di futura ripresa, offre originali e interessanti osservazioni di principio sulla metodica della statistica automobilistica, con un esempio di un nuovo più razionale sistema.

Essa pubblica un primo planisfero del globo terrestre, dove per ogni singola nazione è riferito il consueto dato statistico percentuale del numero d'autoveicoli per ogni 1000 abitanti, alla fine del 1939. Si ritrovano così i dati già noti (almeno da altre fonti, e non sempre esattamente concordanti), che tuttavia è bene riassumere: 1) Stati Uniti, 236 veicoli ogni 1000 abitanti; 2) Nuova Zelanda, 163; 3) Isole Hawai, con 150; 4 e 5) Inghilterra e Francia, con 52; 6) Svezia con 48; 7) Danimarca, con 37; 8) Norvegia, con 36; 9) Unione del Sud-Africa, con 35; 10) Uruguay, con 31; 11) Germania, con 25; 12) Belgio, con 24, ecc.

A questa graduatoria, però, il periodico olandese fa seguire l'osservazione che la statistica comparata al numero di abitanti è poco concludente, anzi arbitraria, in quanto l'autoveicolo ha il precipuo scopo non di consentire ad una determinata percentuale di cittadini di sedersi al volante, ma di coprire coi suoi traffici la superficie del territorio nazionale. Una Nazione scarsamente abitata, ma dai vasti confini, entro i quali le distanze siano immense, potrà esser povera di automezzi anche quando la percentuale individuale sia alta. Il più logico criterio di paragone pare, dunque, identificarsi nel rapporto tra autoveicolo e superficie; anche perché esso si riflette generalmente, *grosso modo*, nella densità della rete stradale (è nota una certa proporzionalità tra lo sviluppo delle strade e la densità degli automezzi), che a sua volta è tra gli indici principali della evoluzione civile d'una nazione.

Rifacendo, dunque, le statistiche su questa base, la rivista offre un secondo planisfero con la densità territoriale degli autoveicoli, che serba non poche sorprese in confronto con la prima statistica. Gli Stati Uniti, infatti, retrocedono al 6° posto, con 3,5 autoveicoli per kmq., mentre la serie è aperta dall'Inghilterra con 9, seguita dal Belgio con 7, dall'Olanda con 4,8, dalla Germania e dalla Francia con 4, dalla Danimarca con 3,2, dalle Hawai con 3, ecc. L'automobilistico Canadà raggiunge appena l'irrisoria densità di 0,12 per kmq.!

L'Italia non è contemplata in queste statistiche: la lacuna è colmata dal Bollettino dell'ANFIA, che, dandone cenno, completa la serie indicando per il nostro Paese la percentuale di 10,5 autoveicoli per 1000 abitanti, e la densità di 1,5 per ogni kmq.

# Cicloturismo

## BICICLETTE RIVOLUZIONARIE

# INVENZIONI, SEMPLICISMO, REALTA'

La serie degli inventori che credono di aver risolto il problema di ottenere una maggiore velocità in bicicletta mediante i comuni mezzi fisici, si allunga. Abbiamo una raccolta di disegni, illustrazioni, fotografie, brevetti. I due documenti più recenti (non sono novità, ma ricalcano concezioni già tentate invano) ci sono giunti proprio in questi giorni. Il primo è di un artigiano che crede alla possibilità di rivoluzionare il ciclismo con un movimento a leve; il secondo di un altro che, con un sistema ingegnoso quanto complicato, si propone, senza naturalmente riuscirvi, di limitare il punto morto della pedivella, quando questa è in posizione verticale.

Accenniamo a questi congegni a puro titolo di cronaca. Essi provano la tenacia dei nostri artigiani, ma provano anche, purtroppo, la scarsa cognizione delle più elementari leggi fisiche in chi si cimenta in un campo difficilissimo, che ha dato amare delusioni anche a gente meglio preparata.

### Teoria e pratica.

Vale la pena di riferire anche una proposta pervenutaci in questi giorni da un socio di Bari (firma indecifrabile). Lo scrivente vorrebbe radunare in una specie di concorso nazionale tutto ciò che s'è fatto negli ultimi tempi in questo settore, allo scopo di consentire agli studiosi di meccanica di potersi rendere conto delle varie tendenze e di stabilire se esistono le possibilità di utili trasformazioni avvenire della bicicletta. Anche questa idea non è nuovissima, poiché già qualche anno fa la *Gazzetta dello Sport* aveva interessato il Sindacato Nazionale degli Inventori per un concorso del genere, e la proposta aveva riscosso il plauso e l'adesione del Consiglio Nazionale delle Ricerche. Il male è che all'annunzio del concorso tutti gli inventori si dileguarono come la neve al sole; e questo basta a provare chiaramente che gli apparecchi, messi alla prova pratica da chi avrebbe dovuto presentarli al concorso, non dettero i risultati che gli inventori avevano sperato e che «teoricamente» erano stati creduti possibili.

Vuol dire che fra teoria e pratica c'è molta distanza. Il pubblico, che spesso cade facilmente in errore per l'umano desiderio del nuovo, rimane allora deluso, perché certe pubblicazioni poco scrupolose avevano preannunciato la bicicletta dei 60 km. all'ora.

Riparlare di concorsi nazionali dopo quel... successo non ci sembra, per ora, opportuno. Se ne potrà riparlare fra qualche anno, quando le esperienze di molti inventori avranno potuto ottenere qualche risultato concreto.

### Lavoro e potenza.

Proprio per andare incontro agli inventori e per cercare di essere utili a molti artigiani illusi verghiamo queste note. La bicicletta (od altro veicolo consimile mosso dalla forza muscolare) dei 60 km. all'ora non è possibile. Per dimostrarlo basterà osservare che la resistenza dell'aria è di circa 3 kg. alla velocità di 30 chilometri, senza contare le altre resistenze (peso del ciclista e della bicicletta, attriti vari e posizione in macchina). A trenta all'ora occorre una forza di 25 chilogrammetri, cioè di un terzo di cavallo; lavoro assai superiore al normale, poiché la forza comunemente sviluppata da un operaio è di un ottavo di cavallo.

Prendiamo ora ad esempio un corridore ciclista, il quale è accortamente piegato sulla macchina per opporre la minore resistenza all'aria (resistenza che aumenta con il quadrato della velocità). Il corridore può sviluppare fino a 50 chilogrammetri di lavoro al minuto secondo (esempio, Fausto Coppi nel suo recente primato mondiale dell'ora) anche perché è perfettamente allenato.

Un velocista può andare anche oltre per la semplice ragione che il suo sforzo è brevissimo (pochi secondi).

Ma vediamo se un ciclista normale, cioè un buon turista, è in grado di sviluppare questa potenza. Si deve supporre che un cicloturista bene allenato possa raggiungere, sia pure in brevi gite, la media oraria di 25 chilometri, sviluppando, cioè, un lavoro di circa 15 chilogrammetri per minuto secondo; non di più, perché in tal caso non si parlerebbe più di turista, ma di corridore. Ora, visto che soprattutto la resistenza dell'aria impedisce il conseguimento di velocità superiori, è vano insistere su una direzione che non può condurre ad alcun risultato pratico, Per andare a 60 all'ora, azionando qualsiasi veicolo a mezzo della forza muscolare, bisogna produrre una forza di 1,4 cavalli vapore, e non esistono uomini capaci di tanto.

### Il campo aperto.

Vediamo ora se, nonostante tutto, c'è ancora qualche strada aperta al miglioramento di un veicolo popolare. Nessuna possibilità per una bicicletta che trasporta un uomo in posizione quasi verticale, molte se si trovasse un apparecchio che permettesse all'uomo di attraversare l'aria in posizione orizzontale.

Bisogna anche correggere la convinzione di molti che con le lunghe leve sia possibile ottenere una maggiore velocità. Un indovinato apparecchio a leve potrebbe, viceversa, raggiungere lo scopo di consentire una buona velocità per un tempo più lungo, posto che si arrivasse a costruire una macchina capace di sfruttare meglio la potenza muscolare ed organica di ognuno.

Qui si tocca un problema importantissimo del ciclismo in genere. È noto che lo sforzo del ciclista si esercita nella sola fase discendente della pedalata (per non più di 25 centimetri), meno di un quarto, cioè, del giro completo di pedale. Questo è lo sforzo che si esercita con una pedivella normale da bicicletta, di circa centimetri 17. La pedivella non può essere molto più lunga allo scopo di non uscire troppo dalla verticale passante dall'articolazione del ginocchio e per non far compiere alla gamba un giro troppo largo, che sprecherebbe altra energia inutilmente.

Supponiamo ora il caso di un movimento a leve, non circolatorio. Ammettiamo l'uso di una leva lunga il doppio della pedivella normale, cioè 34 centimetri. Quale il risultato del lavoro? Intanto bisogna arretrare il centro della leva, allo scopo di far agire la gamba in posizione verticale, per impiegare utilmente la forza disponibile, ma i 34 centimetri di leva non compiono lo stesso lavoro dei 17 centimetri della pedivella?

L'unico vantaggio si avrebbe nell'avanzamento in salita. Ma anche a questo riguardo sorgono altri dubbi, perché il movimento a leve non eliminerebbe il punto morto, che è il più terribile nemico del ciclista in salita. Comunque, non rimane che questa strada aperta per gli inventori: trovare un movimento a leve che risponda allo scopo e riesca a rendere meno sensibile il punto morto. Si sarà trovata allora la bicicletta che, senza aumentare la velocità, consenta al ciclista di fare meno fatica e di superare tutte le salite. Ma l'opera è ardua e non avrà compimento senza l'intervento di tecnici della meccanica.

*Guido Giardini*

# Comunicazioni

## Riutilizzazione degli scontrini dei libretti personali per determinate concessioni di viaggio.

Com'è noto, per effetto delle disposizioni limitatrici introdotte all'inizio del 1941, venne sospeso l'uso degli scontrini per i 4 viaggi di corsa semplice a tariffa ridotta che effettuano per loro conto personale i dipendenti delle amministrazioni statali e persone di loro famiglia, nonchè i maestri elementari e persone di famiglia dei militari, e fu prescritto l'uso delle *richieste*. Con il 1° gennaio di quest'anno, a modifica di tale disposizione, è stato consentito che siano nuovamente utilizzati gli scontrini dei libretti, limitatamente, ben inteso, al numero di 4 per ogni persona iscritta sul libretto: nel retro di ciascuno dei 4 scontrini dovrà figurare stampigliata la dicitura «vale solo per il 1943», seguita dalla firma dell'autorità da cui dipende l'impiegato od ufficiale. Le *richieste* continueranno ad essere utilizzate solo per i viaggi di servizio senza limitazione e per i viaggi delle persone che non fossero provviste di libretto. È stato altresì ammesso che, nel caso in cui il Provveditorato Generale dello Stato si trovi per deficienza di carta nella difficoltà di soddisfare le nuove richieste di libretti, potrà fornire, in loro sostituzione, un'apposita tesserina di formato più piccolo, recante sul retro la fotografia del titolare.

## Facilitazioni ferroviarie per i segretari comunali e relative famiglie.

In seguito a convenzione intervenuta tra il Ministero dell'Interno e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, con il 1° gennaio sono andate in vigore le facilitazioni ferroviarie per i segretari comunali. Per le famiglie dei segretari comunali la concessione è limitata a 1 viaggio di corsa semplice o di andata-ritorno all'anno, per ciascun componente di esse, concessioni che, pur costituendo un fatto a sé stante, sono congegnate su quella speciale per i maestri elementari e perciò soggette, durante questo periodo di guerra, alle stesse limitazioni quanto al numero dei viaggi a riduzione, cioè quattro di corsa semplice.

## Limitazioni nel trasporto di bagagli.

Come già annunciato nei quotidiani, ricordiamo ai nostri lettori che d'ora innanzi le spedizioni di bagagli sono soggette alle seguenti limitazioni. Sono ammessi soltanto: gli effetti d'uso; i libri, le carte e i documenti; i campionari; le pellicole cinematografiche; i velocipedi usati (salvo nel periodo dalle ore o dei giorni precedenti i festivi alle ore 24 dei susseguenti i festivi), le carrozzelle per invalidi od ammalati, le portantine, le carrozzine per bambini; gli strumenti musicali portatili; gli strumenti ed attrezzi personali; le corone mortuarie e i fiori freschi; i cani. L'accettazione delle spedizioni a bagaglio, salvo per le due ultime categorie innanzi indicate, è subordinata alla presentazione del biglietto di viaggio valevole per la stazione destinataria della spedizione. Lo speditore deve aver cura che sul suo biglietto di viaggio sia apposto il timbro a compositore della stazione comprovante l'avvenuta spedizione, e che sullo scontrino del bagaglio sia riportato il numero del suo biglietto. In caso di irregolare dichiarazione o di artifici del mittente, che possano determinare od abbiano determinato l'accettazione per il trasporto a bagaglio di cose non ammesse, la Ferrovia ha diritto ad imporre una sopratassa pari al quintuplo dell'intero prezzo di trasporto dalla stazione di partenza a quella di destinazione, anche nel caso che il trasporto non abbia avuto inizio, col minimo di L. 500 (cinquecento). Queste disposizioni restrittive, che solo in contingenze di guerra le F. S. hanno adottato, sono in vigore, da tempo e in via normale, sulle ferrovie estere.

### Nuove norme per l'invio dei pacchi militari dal Paese al fronte.

È riattivato il servizio dei pacchi ordinari e senza assegno per militari, con destinazione di uffici della Posta Militare ovunque dislocati. Peso massimo kg. 2; tasse L. 2,50 fino ad 1 kg., L. 5 fino a 2 kg. Contenuto: indumenti, medicinali, oggetti di uso personale, ecc., con esclusione di commestibili di qualsiasi genere, di generi di monopolio, di materie deteriorabili, infiammabili, di armi, munizioni, esplosivi, valute e titoli italiani, di stampati e manoscritti, e di quanto altro è vietato dalle vigenti disposizioni. Confezione: in tela o cassettina di legno.

L'accettazione di detti pacchi è subordinata alla presentazione di apposito speciale bollettino di spedizione, che è rilasciato esclusivamente dai Comandi ai militari dipendenti previa apposizione, sul relativo tagliando, dell'indirizzo del militare, del mese di validità e del visto e bollo del Comando stesso. Sarà cura del militare inviare detto bollettino – includendolo nella propria corrispondenza – al mittente che dovrà spedirgli il pacco. Presentato per l'accettazione il pacco col nuovo bollettino, l'ufficio postale riscuote le tasse suddette e le converte in francobolli speciali per pacchi, che applica sul bollettino.

### L'invio all'estero, a mezzo posta, di merce spedita a titolo gratuito...

...è regolato con le seguenti modalità:

1) i pacchi e i pacchetti postali contenenti merci di cui le Dogane di uscita permettono l'esportazione, debbono essere accompagnati dal benestare rilasciato dalla Banca d'Italia o sue filiali e dalle altre Banche autorizzate, benestare che deve essere munito del visto del Ministero per gli Scambi e per le Valute, se le merci in essi contenute eccedono il valore di L. 100.

2) Gli invii a mezzo campione vanno fatti esclusivamente in raccomandazione e non possono contenere prodotti soggetti a razionamento nel Regno. Per detti invii non occorre la licenza di esportazione del Ministero delle Finanze, meno per quelli diretti ai lavoratori italiani in Germania. I campioni ordinari non sono ammessi e vengono restituiti al mittente.

### Invii in raccomandazione.

È sospesa la raccomandazione di invii aperti, a tassa, diretti nel Regno, eccetto le cartoline epistolari e i manoscritti. Le stampe periodiche e non periodiche, anche se spedite direttamente dagli editori, i campioni ed i pacchetti postali possono aver corso solo in via ordinaria. Resta la facoltà di raccomandare lettere e pieghi chiusi.

Quando avrete letto questo numero de
**LE VIE D'ITALIA**
se non ne conservate la raccolta, speditelo ad un soldato di vostra conoscenza, oppure all'*Ufficio Giornali Truppe del Ministero della Cultura Popolare, Roma*, che lo invierà ai Combattenti.

## Varie

### L'ALCOLE DALLE PIANTE

Quando si parla di alcole ottenuto dalle piante, il profano non pensi subito che la Natura, avendoci ormai abituato a tutti i miracoli, abbia saputo compiere anche quello di produrre piante da cui stilli direttamente, sotto forma di rugiada inebriante, il prezioso liquido che gli alchimisti consideravano come *l'ultima consolazione del corpo umano*. In altre parole, parlando di questo argomento, non siamo nel mondo delle fate o nel regno di bengodi, ma in campo assai più positivo, dove si considerano le piante che, in forma spontanea o sub-spontanea, producono le materie prime da cui, previa fermentazione e distillazione, si può ottenere alcole, senza impegnare altre superfici agrarie, normalmente destinate alla produzione alimentare.

È inutile ripetere quali sono le imprescindibili necessità dell'Italia in tema di alcole; se non altro, basterebbe ricordare la destinazione di questo prodotto a miscela carburante, associato cioè alla benzina, per il vitale palpito dei motori; oppure il crescente e largo uso che se ne fa come materia prima per la gomma sintetica, seguendo uno dei due fondamentali processi attualmente sfruttati su scala industriale (l'altro ha come materia prima il carburo di calcio).

L'alcole (che ha poi tutti gli altri svariatissimi usi qui non ricordati per brevità) è suddiviso in *alcole di prima* e di *seconda categoria*. Questa classifica va subito chiarita, per non confondere le idee. Non si tratta di una discriminazione qualitativa, che divide l'alcole in due classi di differente valore; ma di quella che intende semplicemente dividere gli alcoli secondo il trattamento fiscale loro riservato.

Si è convenuto, infatti, di chiamare alcole di prima categoria quello estratto dai prodotti cerealicoli, dai residui della lavorazione dello zucchero (come, ad esempio, lieviti, melassa e bietole), dal sorgo, dalla saccarificazione del legno; mentre si usa chiamare alcole di seconda categoria quello che proviene dalla distillazione dei vini, dei vinelli, delle vinacce e delle frutta, fra le quali ricordiamo quelle tradizionalmente sfruttate allo scopo: le carrube, l'uva secca, le susine, le ciliege, le amarene, le pesche; oppure da materie potenzialmente sfruttabili, come i prodotti del sottobosco (genziane, ginepro, corbezzolo, ecc.) o da quelle piante spontanee che oggi fermano l'attenzione degli studiosi dell'economia di guerra, e cioè l'asfodelo, il gigaro, l'agave, la *polimnia edulis*, ecc.

Proprio su questa famiglia vegetale, capace di nuove fonti di prodotti alcoolici di seconda categoria, l'Italia, paese mediterraneo, ha da dire ancora una sua parola.

È vero: le prugne e il ginepro vengono già da tempo distillati, per farne acqueviti speciali, come le amarene che dànno il Kirsch, le pesche e le ciliege il Ratafià. Dalla genziana maggiore, insieme a succhi di frutta dolce, già si distilla un'acquavite usata a scopi medicinali;

ma, se queste sono realizzazioni che l'industria ha ottenute da tempo, il compito nel settore autarchico della nostra economia è quello di impostare un nuovo programma di sfruttamento, a scopo alcoligeno, di quelle piante spontanee che riescono anch'esse, attraverso il loro meraviglioso laboratorio chimico di sintesi, a dare prodotti sfruttabili per ottenerne alcole.

È, infatti, proprio la stagione autunnale quella adatta per organizzare la raccolta di tutto ciò che, antieconomico in tempi normali, può, invece, rappresentare un notevole apporto all'economia nazionale, quando le necessità belliche obbligano a sottrarre l'alcole adibito a determinati usi, per necessità preminenti.

Basta, infatti, rivolgere la nostra attenzione al sottobosco delle Alpi e degli Appennini, dove è possibile la raccolta di tutte le specie di frutti silvestri alcoligeni. I ragazzi della Gioventù Hitleriana regalarono l'anno scorso alla Nazione due milioni di chilogrammi di radici, steli, bacche di frutti silvestri, raccolti per preparare i surrogati del caffè e del tè, senza dispendio eccessivo né complessità organizzative. Anche in Italia si potrebbe fare altrettanto: l'esempio ci viene dal Consorzio per l'Esportazione in Svizzera dei prodotti della Valtellina e della Val Camonica, che ha dimostrato già di poter raccogliere ed immettere al consumo, in un anno, circa 500.000 chilogrammi di frutti silvestri.

Ciò premesso, ricordiamo in rapidissima rassegna le piante sfruttabili ai fini dell'alcole, con esclusione delle comuni frutta, che assolvono già ad una insostituibile funzione alimentare, tale da non consentire distrazioni di sorta per altri usi. Quanto agli agrumi, ricordiamo solo l'uso dell'agro di bergamotto e di quello di limone, che, secondo il Rovesti (specialista in materia) potrebbero dare agevolmente 5000 ettanidri all'anno di alcole finissimo, specialmente adatto all'industria profumiera.

Di più particolare considerazione, invece, sono il corbezzolo, il fico d'India, l'asfodelo, il gigaro, l'agave, la *polimnia edulis*, ed ancora quelle acque di vegetazione che residuano dalla pressatura delle olive, le cosiddette *acque di inferno*, che possono raggiungere, in teoria, i sei milioni di quintali all'anno, con una resa del 2 per cento circa di alcole; tale, cioè, che – se non ostassero altri motivi di evidente difficoltà d'ammasso – si potrebbe derivare, da questa sola via negletta, quantità veramente cospicue nel quadro dell'intera produzione dell'alcole.

In senso generale possiamo dire che non è chimerico il programma tendente a raggiungere, dalla somma di tutte queste piccole iniziative un tempo trascurate, un quantitativo di alcole tale da sopperire almeno al fabbisogno più urgenti di quelle industrie accessorie che oggi vivacchiano a stento, sopraffatte come sono dalle imperiose necessità della guerra.

Si tratta di proteggere con poco ossigeno nuovo, che in questo caso sarebbe l'alcole ricavato da queste fonti secondarie, certe nostre giovani industrie, come quelle dei profumi e dei liquori, da considerarsi in senso lato come agrarie, che cioè sfruttano un prodotto della nostra terra e del nostro clima, e che tendono già, con prospettive di successo, a sostituire il nostro ad altri Paesi sui mercati d'esportazione.

## Il corbezzolo.

Un albero di macchia che negli ultimi mesi dell'anno chiazza di vivaci note variopinte, dal verde-giallo al rosso acceso, le ombre irsute dei boschi litoranei, soprattutto della costa tirrenica, della Sardegna e della Dalmazia, è il corbezzolo, il quale ha la caratteristica singolare di mettere talvolta contemporaneamente in mostra, ancora verso gennaio, i suoi fiori bianchi, somiglianti a quelli dei mughetti, disposti a piccoli grappoli (alimento di primissimo piano per le api) e le sue bacche rosse.

Il corbezzolo è associato spesso al lentisco, alle eriche, al rosmarino; le bacche sono da considerarsi mature quando il giallo-rosso diventa rosso vivo, ciò che avviene, di regola, dal tardo autunno fino all'inizio dell'inverno. Le corbezzole hanno, perciò, varie denominazioni popolari: ciliege marine, fragoloni, fragole di bosco, ecc.

Albero notissimo anche nell'antichità, citato ed elogiato da Plinio. I suoi rami si narra adornassero il feretro del primo eroe di Roma, Pallante, trasportato alla capanna del padre, il re Evandro. Il suo nome scientifico di «arbutus unedo» ha un'origine curiosa. Fu Linneo, infatti, che al nome generico di «arbutus» aggiunse la parola «unedo», abbreviazione di «unum edo», quasi a significare che bisogna *mangiarne uno solo*, se si vuole digerire facilmente.

Della stessa opinione è quel cerusico del XIII secolo, il quale dichiara in un suo volume che l'«arbutus noce allo stomaco, fa gravezza di testa, si coce male et infatti è cibo da contadini».

Il corbezzolo viene tagliato, ordinariamente, ogni 6-8 anni, per farne legna da ardere; ma già due o tre anni dopo il taglio, la pianta può dare dai 10 ai 20 ed anche 30 kg. di frutti.

Il difficile della raccolta di questi frutti sta nel fatto che sulla stessa pianta si trovano riuniti frutti maturi, poco maturi e molto maturi; l'operazione va, quindi, fatta in più riprese, se vogliamo avere un rendimento di alcole di qualche importanza.

Il problema del corbezzolo consiste, quindi, nelle onerose cure della raccolta; ma noi pensiamo che, estendendo al corbezzolo quanto si disse per la raccolta di tutti i prodotti del sottobosco, e cioè la possibilità – che esiste – di affidarla alle organizzazioni giovanili del Partito, si potrebbero ridurre di parecchio le spese, con vantaggio della produzione dell'alcole.

Vediamo come si può impostare un programma razionale di sfruttamento. Cominciamo dalle foglie: queste sono appetite dal bestiame per il loro contenuto in tannino, che varia dal 3 al 5%, e possono usarsi, come già lo furono in passato, quale materia conciante. Le bacche mature del corbezzolo, e cioè le corbezzole, possono contenere dal 7 al 13% di zuccheri, calcolati come glucosio, cioè come zucchero fermentescibile. Le varietà dette novembrine sono più ricche di quelle dette ottobrine.

L'utilizzazione senza dubbio migliore di queste bacche, è quella di ammostarle e, previa fermentazione alcoolica, trasformarle in un liquido vinoso direttamente distillabile per dare alcole. Si hanno, inoltre, interessanti sottoprodotti, ulteriormente sfruttabili.

Per attivare la fermentazione, il mosto ottenuto da questi frutti va addizionato del doppio in peso di acqua, con aggiunta di sali nutritivi e di lieviti selezionati.

Questa bevanda vinosa, ottenuta dalla fermentazione del corbezzolo, era del resto, già nota in certe regioni d'Italia, di Francia, di Spagna. In Toscana si chiama tutt'oggi *vino albatrino*. Noti sono anche alcuni tipi speciali di acquaviti. Fino ad oggi l'utilizzazione è stata trascurabile. Va, quindi, segnalata come possibilità autarchica di una certa importanza l'iniziativa che il Consorzio Nazionale Distillatori di seconda categoria ha affidato quest'anno a taluni distillatori del Grossetano i primi esperimenti sulla industriale fermentazione e sulla distillazione dei vini di corbezzolo. Il rendimento in alcole può raggiungere i 4-6 chili in peso ogni 100 chili di frutto.

Come sottoprodotti della distillazione, le fecce torchiate ed essiccate possono essere direttamente utilizzate come mangime, nonostante la loro ricchezza in cellulosa, ricche come sono del 13% di sostanze proteiche, del 31% di sostanze inazotate e del 6% di sostanze grasse. Dai semi estratti dalla polpa si potrebbe teoricamente estrarre del buon olio essiccativo, ma si oppone a questo sfruttamento l'ostacolo fondamentale della piccola quantità dei semi contenuti nelle bacche, mentre in senso assoluto la ricchezza in olio sarebbe elevatissima, raggiungendo fino al 38-39% sul peso secco dei semi.

In attesa dell'esito industriale di questi primi esperimenti, che ci auguriamo estesi a diverse regioni, ricorderemo che fino ad oggi la polpa delle corbezzole, previa l'eliminazione dei semi, si adoperava soltanto per ottenere conserve zuccherate e marmellate e le foglie, liberate dalla scorza, solo in decozioni antidiarroiche e per collutori.

Abbiamo rivolto la nostra attenzione a questa quasi trascurata pianta, proprio per aver osservato come sia enorme la distesa di macchie selvagge di bosco, cariche di queste rosse bacche, che attendono un razionale sfruttamento; altrimenti esse restano soltanto nel quadro decorativo della natura morta. E parlare di questo frutto del sottobosco, in relazione allo sviluppo industriale dell'Italia, ci richiama ad un ricordo pascoliano. Il corbezzolo fu, infatti, considerato dal Poeta come l'albero italiano per eccellenza, il tricolore naturale: per le sue foglie verdi, i suoi fiori bianchi, le sue bacche rosse, può ben simboleggiare, infatti, la bandiera della Patria.

***Pier Giovanni Garoglio***

## PRINCIPI E PROBLEMI INERENTI ALL'UNIFICAZIONE APPLICATA ALL'INDUSTRIA

L'immensa varietà della produzione industriale moderna ha dato luogo a molti inconvenienti, che sarebbero destinati ad accrescersi di continuo con l'intensificarsi della produzione stessa, se ad un certo momento non intervenisse una norma, una disciplina, a mettere ordine in tanta disparità spesso casuale, arbitraria e sempre dannosa. Sarebbe logico ed augurabile che di ogni oggetto l'industria dovesse produrre un minimo numero di modelli strettamente rispondenti a condizioni di razionalità, di minimo costo e differenziati solo per alcune particolarità determinate dalla varietà degli usi. Ma a questa semplificazione si oppone tutto un passato, divenuto arbitro della situazione in forza di una rete infinita di interessi costituiti e di pregiudizi dominanti: per esempio, l'origine stessa dei procedimenti di lavorazione, dovuta all'iniziativa personale, cui è legato un importantissimo problema di attrezzatura; poi la tendenza degli industriali a differenziare la produzione di ognuno per ragioni di concorrenza; infine, il pregiudizio dei consumatori che riluttano ad abbandonare gli antichi modelli degli oggetti d'uso, ai quali si sono abituati.

Da questa infinita varietà di oggetti prodotti dall'industria nascono i più gravi e impensati inconvenienti, fra cui una complicatissima e imprevedibile richiesta di materie prime, che rende difficili gli approvvigionamenti; processi di lavorazione molteplici; il moltiplicarsi delle serie e, quindi, il loro frazionarsi, da cui un notevole aumento

dei costi di produzione; una perplessità da parte degli acquirenti per la scelta fra tanta varietà offerta dal mercato; infine, la minor durata degli oggetti prodotti, per la difficoltà e talora l'impossibilità di sostituire le parti logorate e guastate nell'uso.

Da questo stato di cose, che tanto nuoce agli interessi generali della produzione e dell'economia, è nata un'idea che ha fatto molta strada e che si viene imponendo ogni giorno più in tutti i paesi industriali: quella dell'*unificazione*, per chiamarla col nome adottato in Italia, o della *standardizzazione*, come si dice nei paesi anglosassoni, o della *normalizzazione*, come si usa in altri, fra cui Germania e Francia.

Ma questa disciplina, per diventare efficiente, ha bisogno soprattutto di potersi estendere da prima nell'ambito degli Stati, poi al di là dei confini statali, in seguito ad accordi internazionali. Di qui la necessità di creare in ogni paese un ente di Stato che assuma e centralizzi in sè questo compito di organizzazione e di disciplina all'interno e di accordi in campo internazionale. Anche in Italia ne esiste uno, che si è fatto conoscere per la grande mole del lavoro compiuto nel breve periodo di 12 anni di vita: l'« *Ente Nazionale per l'Unificazione nell'Industria* », avente sede a Milano (Piazza Diaz, 2). Questo Ente, più comunemente conosciuto con la denominazione di « UNI », studia, a mezzo di apposite commissioni, composte dei rappresentanti delle industrie e dei consumatori, degli Enti pubblici e delle amministrazioni statali, nonchè dei più noti esperti personalmente chiamati a farne parte, tutti i problemi tecnici della produzione, per stabilire le norme più sicure e convenienti cui le industrie dovranno attenersi per giungere ad una unificazione dei tipi, ridotti ad un minimo numero di varietà e al massimo grado di razionalità, di efficienza e di semplificazione.

Bisogna, però, che il pubblico tutto si persuada che questo intervento costituisce una difesa a suo vantaggio, e, quindi, spinga, con la sua preferenza, l'industria verso l'adozione dei criteri di fabbricazione sanciti dalle tabelle Uni.

Di qui l'importanza e l'utilità di un'opera apparsa di recente ad iniziativa dello stesse Ente Nazionale per l'Unificazione nell'Industria, dovuta alla competenza e alla passione del suo direttore, dott. ing. Carlo Rossi (*Per il potenziamento tecnico nazionale – L'Unificazione nell'industria, nella vita sociale e in guerra*. UNI, Piazza Diaz, 2 Milano, 1942-XX. L. 15). È un volumetto di 125 pagine, corredato da 48 tabelle e illustrazioni di chiaro valore didattico, la cui lettura è fra le più interessanti e istruttive per la comprensione dei problemi organizzativi e tecnici dell'industria moderna.

**Il concetto dell'unificazione alla base di ogni progresso civile.**

Il volume dell'ing. Rossi fa risalire il concetto di unificazione a quel processo creativo di sistemi culturali che stanno alle origini del progresso civile. I linguaggi, i sistemi di numerazione, la determinazione delle scale di valori, di pesi e misure, i calendari, sono i risultati di un processo di unificazione.

Nell'antichità, il popolo più unificatore fu il romano. In certo qual modo, l'Impero può essere interpretato come una grandiosa impresa unificatrice, nel campo del diritto, dell'organizzazione amministrativa e militare, dell'economia. Nel campo tecnico, i mattoni romani d'argilla cotta, aventi dimensioni prestabilite, rappresentano una delle applicazioni più antiche dell'intercambiabilità degli elementi costruttivi; i moduli rigorosamente calibrati (*fistulae*) con i quali Roma distribuiva l'acqua dei suoi acquedotti e ne calcolava il consumo, rappresentano altrettante applicazioni del concetto unificatore nel campo tecnico.

Ma nel campo industriale contemporaneo l'idea di una unificazione è nata da un movimento spontaneo di reazione contro la eccessiva varietà, la complessità e le esigenze quanto mai disparate della produzione, allorchè questa assunse proporzioni tali da richiedere la conclusione di accordi per assicurare l'intercambiabilità dei pezzi meccanici, migliorare le condizioni di lavoro e l'e-

conomia produttiva, semplificare i contratti e gli scambî commerciali, favorire il collocamento dei prodotti sui mercati esteri. L'opera dell'ing. Rossi percorre tutte le fasi di questo processo unificatore, per giungere ad illustrare l'organizzazione e l'attività dell'UNI in Italia. Capitoli di altissimo interesse sono quelli dedicati alle « tolleranze per lavorazioni meccaniche », in cui, procedendo dal concetto che l'intercambiabilità dei pezzi costituisce uno degli scopi più importanti di questo grande processo ordinatore, si tratta della rigorosa esattezza dimensionale delle lavorazioni meccaniche e della limitazione dei modelli, in modo da ridurne il numero allo stretto necessario e alle differenze sostanziali richieste dai casi di impiego.

### A che cosa e a chi può servire l'unificazione.

Guardando in fondo al problema, l'opera dell'ing. Rossi impressiona, offrendo un quadro quanto mai vasto degli interessi che sono collegati al successo dell'unificazione. L'ordine e la disciplina, che sono alla base di ogni potenziamento nazionale, rappresentano il vantaggio più generale e cospicuo. L'unificazione va, in ultima analisi, a favore del popolo, che, da norme di vita e di lavoro più razionali, dalla disponibilità di prodotti più economici e adatti ai suoi bisogni, dalla soppressione di ogni genere di spreco, dalla maggior sicurezza contro gli infortuni, dalla educazione sociale che ne riceve, trae ragioni di prosperità e di benessere.

Scendendo al particolare, l'unificazione giova al *consumatore*, cioè al più vasto pubblico, cui assicura una merce di qualità superiore, facilmente sostituibile, di facile riparazione e manutenzione attraverso i ricambi unificati; cui evita gli inganni da parte dei fabbricanti obbligati ad osservare le prescrizioni di fornitura; cui facilita la scelta a seguito di contrassegni; cui diminuisce la spesa, perché i prodotti presentano un costo unitario ridotto se fabbricati in grandi masse; cui garantisce la massima razionalità d'uso degli oggetti acquistati.

Al *fabbricante* l'unificazione giova semplificando le ordinazioni, evitando incertezze riguardo alla concorrenza, aumentando la sicurezza di esercizio e riducendo gli oneri per interruzioni di lavoro dovute a guasti e logoramenti.

In parte questi stessi vantaggi sono comuni alla categoria dei *commercianti*, i quali, per giunta, vedono eliminati gli equivoci e le controversie nelle ordinazioni, usufruiscono di una maggior prontezza di consegna, aumentano le loro possibilità di vendita per il maggior numero di applicazioni di uno stesso oggetto, ma soprattutto possono ridurre le scorte di magazzino attraverso la limitazione dei tipi, e per conseguenza ridurre anche l'entità dei capitali da impiegarsi. Tanto ai commercianti, quanto agli industriali, l'unificazione rende, inoltre, più agevole la concorrenza sui mercati esteri, non soltanto perché consente di produrre meglio, più sollecitamente e più a buon mercato, ma anche perché mette in grado l'esportatore di cattivarsi più facilmente la fiducia degli acquirenti stranieri con la garanzia della razionalità di costruzione degli oggetti offerti e della massima prontezza nella fornitura dei pezzi di ricambio.

Nell'industria meccanica, l'unificazione alleggerisce il lavoro dell'ufficio progetti, che non ha più bisogno di disegnare e calcolare gli organi elementari già unificati, contrassegnabili in modo rapido e completo con designazioni convenzionali.

Infine, la produzione unificata consente di affidare certe lavorazioni di elementi minori a ditte specializzate, favorendone così la fabbricazione in grandi serie. Grazie alle prescrizioni unificate di lavorazione e di servizio, aumenta la sicurezza di esercizio, a tutto vantaggio degli operai, di cui si prevengono al più alto grado gli infortuni.

L'opera dell'ing. Rossi è ricca di esempi, che ne rendono attraente la lettura. Il capitolo « L'unificazione nell'economia domestica » dimostra con casi pratici quali vantaggi potranno trarre dall'applicazione di queste norme la massaia, ogni singolo convivente, il privato che acquista abiti confezionati, cioè l'universalità delle persone che partecipano alla vita moderna.

Né meno interessante è il capitolo che tratta dell'unificazione in tempo di guerra. Si può dire che l'organizzazione unificatrice nell'industria ha fatto le sue prime prove durante la passata guerra mondiale, coll'intento di aumentare la capacità produttiva e di accrescere l'utilizzazione dei materiali in guerra. Agli inizi di quel conflitto, che fu una prova delle capacità produttive e organizzative dei paesi belligeranti, l'intercambiabilità dei pezzi era un mito: armi e autoveicoli ad ogni guasto rimanevano a ingombrare il terreno, ridotti a miserabili rottami. Questa guerra ha trovato i paesi meglio preparati anche di fronte a questo problema; ma quello che più di ogni altro aveva adottato gli insegnamenti della guerra precedente, applicando rigorosamente i principi dell'unificazione, era la Germania, la quale di conseguenza, si è trovata, nel 1939, meglio preparata degli altri belligeranti.

L'importanza di questo processo disciplinatore della produzione industriale non sarà minore a conflitto ultimato, quando i paesi dovranno affrontare il grave problema della ricostruzione. L'opera dell'ing. Rossi scopre una importantissima funzione a questa forma di intervento disciplinatore, e dimostra che da essa dipenderà in gran parte la rapidità dell'opera ricostruttiva e il successo dell'espansione commerciale ed economica dei paesi industriali, nei territori assegnati alle loro forze di espansione. L'avvenire economico del paese è, dunque, in gran parte legato all'applicazione di questo principio. Per cui è da augurarsi che esso incontri da noi la maggiore comprensione possibile e la più ampia applicazione; comprensione cui non mancherà di contribuire l'opera vivace, persuasiva ed attraente dell'ing. Rossi, alla quale auguriamo la più ampia diffusione.

*b. sc.*

## Risorse minerarie svizzere.

Le necessità del momento hanno costretto anche la Svizzera, di cui è nota la penuria di materie prime, a inventariare tutte le sue risorse naturali e a studiarne le possibilità di sfruttamento.

Si è così constatato che in tutto il Paese i giacimenti carboniferi ancora da sfruttare potranno dare circa 3 milioni di tonn. di carbone, in gran parte, però, di pessima qualità. Comunque, poiché dal 1750 alla guerra mondiale lo sfruttamento dei giacimenti carboniferi ha dato poco più di 1 milione di tonn. (circa 383.000 nel periodo bellico, di cui oltre la metà costituita dal miglior carbone svizzero, l'antracite vallese), si può dire che la maggior parte di tali giacimenti rimane ancora da sfruttare.

Dai giacimenti della Val de Travers si sono estratti finora circa 2 milioni di tonnellate di asfalto (l'unica o quasi unica materia prima che la Svizzera esporta). Si studia ora la possibilità di estrarre dall'asfalto olii minerali, i quali, attraverso distillazioni a secco, potrebbero derivarne in misura del 7 %, di cui il 64 % potrebbe essere usato come olio lubrificante. Tra Ginevra e Aarau si trovano, inoltre, numerosi giacimenti di sabbie e di rocce oleose, che denunciano la presenza di olii minerali nel sottosuolo. Tuttavia, i numerosi sondaggi in profondità a Tugen e a Servion hanno dato risultati negativi. Lo sfruttamento delle sabbie e delle rocce oleose, esistenti in notevole misura soprattutto presso Dardagny, non si considera economico, almeno con gli attuali procedimenti. In un sol luogo, a Moride, presso il lago di Lugano, si sfruttano giacimenti di bitume, ottenendo, attraverso distillazioni a secco, 7,5 kg. di olio e 20 mc. di gas da 100 kg. di materia prima.

Le ultime ricerche hanno rivelato che, circa i minerali metallici, i giacimenti che si trovano in condizione di essere sfruttati economicamente ammontano a 60 milioni di tonn. Soprattutto i minerali ferrosi di Herznach (Cantone di Argovia), che ammontano a 50 milioni di tonn., sono della massima importanza. Il loro sfruttamento, già iniziato prima della guerra, consente attualmente una produzione giornaliera di 250 tonn. Parecchi milioni di tonn. di minerali ferrosi si trovano anche nel Gozen (montagna presso Sargans, Cantone di San Gallo), dove si è ripreso il lavoro dopo tanti anni di sosta. I minerali di Herznach e del Gozen non hanno un contenuto minore di quelli normalmente sfruttati in altri paesi: soltanto la mancanza di carbone adatto e la necessità di lunghi trasporti hanno impedito per molti anni lo sfruttamento economico di questi minerali. Da un anno si sfruttano le

risorse di magnesite del Mont Chemin (Cantone Vallese). Attualmente si studiano, inoltre, le possibilità pratiche di uno sfruttamento dei minerali di ferro e di manganese della Val Serlera (Cantone Grigioni), ammontanti a 50.000 tonnellate, e dei minerali ferrosi di Erzegg, presso Frutt, che si calcolano a circa 1 milione di tonn. Tempo fa furono estratti a Coppenstein minerali di piombo e di zinco; recentemente è stata scoperta una ricca zona di minerali metallici ad Amsteg (Cantone di Uri), ma su ciò non si hanno ancora notizie definitive.

## Le nostre grandi opere di bonifica.

Accanto all'opera di bonifica dell'Agro Pontino, compiuta anche nelle sue mete finali di trapasso della proprietà della terra ai coloni, e a quella, in corso più o meno avanzato, per la bonifica del bacino inferiore del Volturno, del Tavoliere di Puglia e del Latifondo siciliano, la bonifica integrale ha allineato per il Ventennale i seguenti risultati:

| | | |
|---|---|---|
| Acquedotti . . . . . . . . . . | km. | 3.310 |
| Arginature . . . . . . . . . . | » | 4.064 |
| Canali . . . . . . . . . . . | » | 19.160 |
| Strade . . . . . . . . . . . | » | 13.942 |

Terre palustri risanate ettari 1.213.607;
Terre palustri risanate e impianti idrovori ettari 656.809;
Potenza compless. impianti idrovori HP 126.219;
Terreni bonificati dalle irrigazioni ett. 933.101;
Pendici rimboscate e consolidate ettari 34.289

Nel loro insieme le opere eseguite hanno permesso di riscattare dalla palude e dall'incoltura 2.700.000 ettari di territorio e già preparano su altri 3 milioni di ettari l'avvento di ordinamenti più intensivi di produzione.

L'importo totale delle opere eseguite o sussidiate dallo Stato si calcola in L. 14.724.000.000, mentre nel sessantennio 1862-1922 furono spesi in tutto, per opere di bonifica, 742 milioni di lire.

## Come la Francia alimenta i suoi motori.

Il fabbisogno medio di carburante in Francia – secondo le particolareggiate notizie statistiche di un giornale di Grenoble – era valutato prima della guerra in 213.000 tonnellate mensili: quantità molto ragguardevole (più che tripla del corrispondente fabbisogno italiano).

La guerra ha troncato quasi completamente gli approvvigionamenti, riducendo le scorte nazionali, nel giugno 1940, a poco più del fabbisogno di un mese. Il lavoro di ricostruzione delle fonti ha portato nei successivi due anni, secondo il giornale di Grenoble, ad una disponibilità complessiva pari al 20% del consumo normale di pace, sul quale ritmo di approvvigionamento si va sistemando la circolazione.

Naturalmente la benzina di distilleria non entra più che in minima parte nel quantitativo globale, orientato in massima parte sui carburanti nazionali, e precisamente: 10.000 tonnellate di alcole nel 1941, che si considerano destinate a raddoppiarsi nel 1942; 35 mila tonnellate di benzolo, per mescolanza con l'alcole e la benzina; 55 mila tonnellate di benzina sintetica, e 18 mila di gasolio, che i nuovi impianti attualmente in costruzione parrebbero destinati ad elevare rispettivamente a 170 mila e 35 mila tonnellate annue. Il rimanente del fabbisogno è interamente affidato ai succedanei: oltre 500 mila tonnellate di carbone di legna per gassogeni, costituenti l'alimentazione normale del grosso automezzo industriale; 100.000 tonnellate di carbone minerale per il carburo di calcio degli automezzi a gas acetilene, e il corrispondente di circa 2.000 tonnellate annue di benzina in gas illuminante e in alimentazione elettrica.

Il programma a più lunga scadenza è orientato specialmente sull'intensificazione della produzione alcoligena, e sull'incremento degli stabilimenti per la fabbricazione dei carburanti sintetici dal carbone, vale a dire sul graduale ritorno all'alimentazione liquida. In modo particolare la stampa francese si occupa in questo momento dell'alcole, magnificando, tra l'altro, alcuni dispositivi di recente comparsi per migliorare la carburazione dell'alcole impiegato puro sui comuni motori.

## *Fra i libri*

VINCENZO AMBROSIO – *Tre anni fra i Galla e i Sidama*. Pag. 314. A cura del Ministero dell'Africa Italiana, Roma 1942-XX. L. 25.

ARNALDO FRACCAROLI – *Sumatra e Giava*. Pag. 335, con numerose ill. f. t. Ed. Mondadori, Milano 1942-XX.

FRANCO VELLANI DIONISI – *Il secondo arbitrato di Vienna*. Pag. 261. Ed. Garzanti, Milano 1942-XX. L. 25.

ILONA KOVRIG – *Pannonia*. Pag. 65, con numerose ill. f. t. Ed. Officina Hungarica, Budapest, 1942.

CLAUDIA MERLO – *L'Aquila*. Ricerche di geografia urbana. Pag. 192. Ed. Cremonese, Roma 1942-XX. L. 40.

PIER DAMIANO - *Giro giro tondo...* Novella Pag. 106. L. 4; *Il Calvario di Mariù*. Novella. Pag. 46. L. 3. Ed. Luigi Favero, Vicenza 1941-XX.

FRANCESCO PEZZA – *Corsica, Lomellina, Savoia*. Pag. 40. Estratto da « Ticinum », Pavia 1942-XX.



**Statistica dei Soci al 31 Dicembre 1942-XXI**

| | | |
|---|---|---|
| Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 dicembre 1942 | | N. 151.131 |
| Nuovi Soci annuali al 31 dicembre 1942 . . . . . . . . | | » 29.341 |
| Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1941 . . . . | N. 269.104 | |
| Nuovi Soci vitalizi dal 1-1-1942 al 31-12-1942 . | » 4.861 | |
| Soci vitalizi in corso di pagamento rateale . . . | » 6.715 | |
| | | » 280.680 |
| | | N. 461.152 |



LUIGI VOLO – *Le piene dei fiumi veneti e i provvedimenti di difesa. Il Piave*. Pag. 336, con illustraz. e tav. f. t. Ed. Le Monnier, Firenze 1942-XX. L. 80.

GIANNANDREA GRAVISI – *La circoscrizione ecclesiastica della Contea di Pisino*. Pag. 16. R. Deputaz. di Storia Patria per le Venezie, Venezia 1942-XX.

ORESTE FERDINANDO TENCAJOLI – *Il « Monasterium Corsarum » di San Cesario sulla via Appia detto in Turri*. Pag. 6. Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, Milano 1942-XX.



A. R. TONIOLO – *L'italianità del paesaggio geografico della Corsica*. Pag. 28, con illustraz. f. t. Ed. Poligrafici « Il Resto del Carlino », Bologna 1942-XX.

MARIO BERSELLINI – *Il cittadino rurale*. Guida pratica per la coltivazione familiare dell'orto, del giardino e della bassa corte: 3000 mq. di terra, 10.000 lire di reddito. Pag. 363. Soc. Ed. « La Stampa Commerciale », Milano 1943-XXI (via dell'Orso, 8). L. 23.

CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE - COMITATO PER LA GEOGRAFIA – *La Provincia di Lubiana*. A. R. TONIOLO: *Il Quadro geografico*; U. GIUSTI: *Notizie demografiche*; G. MORANDINI: *Le condizioni economiche*). Pag. 110, con fot. f. t. Ed. Zanichelli, Bologna 1942-XX. L. 60.

ALDO FORATTI – *Le torri campanarie di Bologna*. Pag. 96. Estratto dalla Rivista « Palladio ». Casa Ed. C. Colombo, Roma 1942-XX.

GIANNANDREA GRAVISI – *Nomi locali istriani derivati da nomi di animali*. Pag. 8. Tip. Giuliana, Trieste 1942-XXI.

ACHILLE BERTINI CALOSSO – *Ritratti nel « Giudizio Universale » di Michelangiolo*. Pag. 45, con tav. f. t. Istituto Nazionale di Studi sul Rinascimento, Firenze 1942-XXI.

VINCENZO FUSCO – *Avviamento allo studio e guida pratica alla comprensione dei toponimi alpini*. Pag. 53. Centro Universitario di Studi Alpini – G.U.F. Milano 1942-XXI

ITALSTRADE S. A. - CAPITALE E RISERVE L. 100.000.000 - MILANO, FORO BUONAPARTE, 35
TELEGRAMMI: ITALSTRADE
TELEFONI: 14337-8-9 - 14684-85
ITALSTRADE S.A.

# LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO LXIX - NUMERO 2 FEBBRAIO 1943 - XXI E. F.


## *LE NUOVE PUBBLICAZIONI DELLA C. T. I.*

ATTRAVERSO L'ITALIA **LAZIO** ATTRAVERSO L'ITALIA

*Si è iniziata nello scorso gennaio la spedizione del volume* Lazio, *undicesimo della collezione « Attraverso l' Italia », che costituisce la pubblicazione-premio per l' anno 1943-XXI. Abbiamo fiducia che, come già i precedenti volumi di questa fortunata serie, l'opera riuscirà graditissima non solo ai Soci a cui è destinata in premio, ma anche a quanti si varranno della proposta che facciamo loro, per quest'anno, di acquistarla al prezzo speciale ridotto di L. 10 (spese di spedizione incluse).*

*Le singolari bellezze naturali e artistiche della regione che circonda Roma ci sembreranno ancor più care e ancor più nostre mentre la guerra infuria; i documenti della civiltà e nobiltà della nostra stirpe, che il volume presenta e illustra, sono anche più preziosi in quest'ora in cui tutto il popolo fa ricorso alle fondamentali virtù della razza che diede ordine al Mondo.*

*La C.T.I. ha dedicato anche a questo volume le più attente cure. Il materiale fotografico venne raccolto con la massima larghezza di vedute, vagliato e selezionato con rigore, tenendo presenti le necessità dell'aggiornamento. Molte fotografie – e sono specialmente quelle rappresentanti paesaggi caratteristici, che rendono, per così dire, l'aria della regione – sono state prese per la C.T.I., in virtù di una apposita campagna fotografica.*

*Lo stato di guerra ha imposto naturalmente alcune limitazioni alla fotografia e particolarmente alle vedute panoramiche. Ma queste limitazioni sono state ridotte al minimo dall'Autorità Militare, la quale, con alta comprensione dei nostri scopi – e non possiamo tacerle la nostra gratitudine – ha saputo conciliare le esigenze superiori dell'ora che volge con le essenziali necessità di questa nostra opera, rendendo possibile la pubblicazione del presente volume, che continua degnamente la serie, senza suscitare rammarichi di confronto coi volumi pubblicati in tempo di pace.*

*Come sempre, il Sodalizio ha potuto, anche in questo caso, valersi, tanto nella raccolta delle fotografie, quanto nella redazione del testo, di numerose autorevoli collaborazioni, che sempre e dovunque sono concesse alla C.T.I. con generosa cortesia. A tutte le gentili persone, Autorità locali, Consoli e Soci della C.T.I., cultori d'arte e di storia, fotografi professionisti e dilettanti, che hanno contribuito alla riuscita di questa integrale illustrazione del Lazio, esprimiamo la riconoscenza vivissima del Sodalizio.*

*Un particolare ringraziamento va anzitutto a* Ceccarius, *a Luigi Huetter, al Cons. Naz. Co. Valentino Orsolini Cencelli, al dott. Bonaventura Tecchi, al prof. Francesco Palmegiani, all'Avv. Giuseppe Ferrante, autori rispettivamente dei capitoli sul Lazio e sulle Province di Roma, Littoria, Viterbo, Rieti e Frosinone. Un contributo di primissimo ordine diedero il prof. Giuseppe Lugli, Ordinario di topografia romana all'Università di Roma, e la Dott.sa Silvia de Vito Battaglia, studiosa di arte medioevale e moderna, i quali hanno curato, con la loro nota competenza, le didascalie dei monumenti e delle opere d'arte, armonizzandole con le esigenze tecniche e dello spazio.*

*I più caldi ringraziamenti rivolgiamo pure all'Ecc. Gustavo Giovannoni, ai Proff. Achille Bertini Calosso, Antonio Muñoz e Alberto Terenzio, i quali hanno seguito e riveduto, con la loro indiscussa autorità, l'intera stesura del lavoro.*

*Né vogliamo dimenticare, tra i più preziosi collaboratori, il comm. Alessandro Vasari, l'illustre fotografo che ha ritratto con la sua nota valentia, appositamente per quest'opera, paesaggi e monumenti della sua regione.*

*Sulla scorta del nuovo volume, Michele Saponaro ci conduce per mano attraverso il Lazio, tra i monti selvaggi, nelle fertili piane ridonate all'agricoltura, lungo le marine in cui nacquero i miti più belli della nostra antica gente. Visiteremo così, in rapida vicenda, necropoli etrusche e città cinte da mura ciclopiche, templi romani e medioevali, borghi abbarbicati alle rocce, foschi castelli, ville sontuose, parchi e selve e laghi e gole e grotte, scegliendo tra tutte le meraviglie della regione, a volta a volta aspra, solenne e soave, nel cui grembo è sbocciata Roma immortale.*

---

Parole di Giuseppe Mazzini: « Venite meco. Seguitemi dove comincia la vasta campagna che fu, or sono tredici secoli, il convegno delle razze umane, perch'io vi ricordi dove batte il core d'Italia. Muta è la vasta campagna, e sull'ampia solitudine erra un silenzio che ingombra l'anima di tristezza, come a chi mova per camposanto. Ma chi, nutrito di forti pensieri, purificato dalla sventura, s'arresta nella solitudine a sera, poi che il sole ha mandato dalla lunga ondeggiante curva dell'orizzonte l'ultimo raggio sovra essa, sente sotto i suoi piedi come un murmure indistinto di vita in fermento, come un brulichio di generazioni che aspettano il fiat d'una parola potente, per nascere e ripopolare quei luoghi che paiono fatti per un Concilio di Popoli. E io intesi quel fremito e mi prostrai, però che mi pareva un suono profetico dell'avvenire. Sostate, e spingete, fin dove vale, lo sguardo... Di mezzo all'immenso, vi sorgerà davanti allo sguardo, come faro in oceano, un punto isolato, un segno di lontana grandezza. Piegate il ginocchio e adorate: là batte il core d'Italia: là posa, eternamente solenne, Roma... ».

A queste grandi parole di esortazione, che l'Apostolo dell'unità rivolgeva agl'Italiani disuniti, e a quel suo arrivo avventuroso a Roma la sera del 6 marzo del 1849, dopo diciotto anni d'esilio e quattro mesi di dramma lombardo; a quel suo soffermarsi alle porte dell'Urbe e quasi inginocchiarsi in adorazione, pieno il cuore di anelito e di sgomento, io ho ripensato aprendo il nuovo volume dalla Consociazione Turistica Italiana dedicato al Lazio. Poi, via via andando innanzi per le sue 238 pagine di illustrazioni, e scendendo dalle alte sfere di quel pensiero religioso e pànico sul terreno paesistico e turistico della nostra Penisola, un'altra vecchia idea, più modesta e meno astratta, aderente agli scopi che queste pubblicazioni si propongono, m'è tornata alla mente.

Io amo raffigurarmi il Lazio, regione centrale d'Italia, come una lente in cui si concentrino i raggi del sole diffusi nell'aria, come una specie di parco nazionale, e nello stesso tempo di museo storico e preistorico, in cui siano rappresentati e coltivati i più diversi esemplari della natura e dell'arte sparsi nelle altre diciotto regioni di nostra terra.

Immaginate che Iddio creatore, prima di costruir l'Italia, abbia fatto un plastico del suo piano alla scala ridotta tra un decimo e un ventesimo: questo plastico è il Lazio. Condotto, poi, a termine l'edificio, adornatolo, arredatolo, l'Artefice non ha voluto rompere il plastico; ne ha fatto anzi un'esposizione perenne, per la letizia di quel pubblico che, non avendo modo di viaggiare per lungo e per largo tutto il territorio nazionale, può qui con poca spesa formarsene un'idea il meglio che si possa esatta e compiuta, e senza fatica goderne la bella vista.

Della storia non parliamo, perché tutti sanno come questo terreno sia generatore di storia, e che il travaglio dai millenni prodotto a furia di conquiste e di rovesci, d'invasioni, devastazioni e sovrapposizioni di civiltà, disperso nelle altre regioni antiche e nuove – sia l'Etruria o la Magna Grecia, siano l'Agro redento o le miniere di Carbonia – qui è concentratissimo.

Anche il clima, tra i rigori cristallini delle Alpi, le grige nebbie della val Padana, le piogge del Friuli e il sole dell'Jonio, in questa terra privilegiata è nel giusto mezzo, con le rose che lungo le rive del Tevere fioriscono a marzo, come ad Amalfi e a Taormina; con i venti del Tirreno che mitigano i pomeriggi canicolari da Tavoliere; con i paesaggi invernali del Terminillo, che candidamente arieggiano i declivi sciatorii di val di Susa e di val Gardena.

È una vecchia idea che mi ha colpito l'imaginazione tutte le volte che, con un treno o con l'altro, dal Nord o dal Sud, scendendo da Orte o risalendo da Caserta, io sono arrivato a Roma, specialmente nelle ore del mattino, quando a cinquanta chilometri dalla fine del viaggio ci svegliamo, e il paesaggio che si sveglia in quel punto con noi, intenerito dalla frescura della notte e soffuso dai rosei vapori dell'alba, si solleva in un nimbo, ch'è insieme favola e canto spiegato, e nel nostro dormiveglia mescola sensazioni e ricordi.

Ora la vecchia idea mi si ripresenta in forma più icastica e sintetica, mentre seggo accanto alla stufa, che diffonde come può qualche tepore nella stanza, e vado sfogliando a una a una le 422 illustrazioni di questo bellissimo volume. Il viaggio è assai più rapido e costa assai meno che a farlo in treno o in corriera o in bicicletta.

TIVOLI, VILLA ADRIANA: VIALE FRA LE ROVINE. (*Fot. Richter*)

BRACCIANO: IL CASTELLO ODESCALCHI, UNO DEI PIÙ BELLI D'ITALIA, COSTRUITO DA NAPOLEONE ORSINI.

(*Fot. B. N. Marconi, Genova*)

Ci risparmia il disagio delle corse troppo lente per il nostro desiderio, delle attese troppo lunghe, delle coincidenze perdute e delle carrozze affollatissime; la qual cosa non è, di questi giorni – per i temperamenti non sempre elettrizzati dal dinamismo – vantaggio trascurabile. Non dico che il godimento sia proprio eguale; ma, soccorrendo la fantasia, i ricordi e un po' di buona volontà, l'occhio e lo spirito si appagano e si placano in questa varia vicenda di rocche, di castelli, di palazzi, di ville, di chiese, di acquedotti, di ponti, di porte, di fontane, di bonifiche, di greggi. Le cinque province di Roma, Viterbo, Rieti, Frosinone e Littoria spiegano la ricchezza dei loro tesori d'arte, di storia e di lavoro umano. È un'armoniosa fusione di sogno e realtà, di visione e scenario, di ricordo e fantasia, di forza e soavità, di verità e mistero. Sul panorama si distende come una patina di silenzio, ch'è il sedimento, nel tempo, delle grandi memorie.

E in quest'armonia dei varii elementi che compongono il paesaggio tu hai l'impressione di rivedere aspetti diversi e di luoghi lontani, da te già conosciuti.

Ecco, i giovani olivi dei colli tiburtini non rinnovano qui la presenza dei più antichi e pensosi oliveti di terra d'Otranto e di Calabria? Ecco, i negri pini di Fregene e di Castel Fusano non stanno qui a rappresentare le maggiori pinete di Ravenna e della Maremma pisana?

Grandi cascate di case ad Anticoli, a Cori, in tanti villaggi della Sabina, dai crinali aspri si rovesciano nelle forre verdi, come per entro gli Appennini d'Abruzzo o del Casentino. Le venticinque torri di Tarquinia cantano a coro la sinfonia delle città turrite, che spiccano in San Gimignano il loro grandioso finale.

TUSCANIA: LA CHIESA DI S. PIETRO.

*(Fot. Vasari, Roma)*

CASTEL S. ELIA: LA BASILICA DI S. ELIA, NELLA GOLA DEL FOSSO DI FONTANACUPA.

I Castelli di Fondi, di Gaeta, di Rocca Sinibalda, il castello Odescalchi di Bracciano sono tra i più belli e fieri e imponenti e minacciosi baluardi che Longobardi e Normanni, Svevi e Angioini abbiano piantato su la scogliera dei nostri mari e su la roccia dei nostri monti. Le fosche rocche di Civita Castellana e di Nettunia rievocano il napoletano Maschio Angioino. La piazza dugentesca di Viterbo accentra, all'ombra delle sue mura, i medievali complessi architettonici meglio conservati di Perugia, di Verona, di Bergamo alta. Norba emula Orvieto. Vitorchiano pare voglia dar la scalata agli aquilotti di San Marino.

Grandi e solenni sono le cattedrali romaniche di Puglia, dai rosoni spalancati – a Bari, ad Altamura, a Ruvo, a Bitonto – e han qui mandato, a Tuscania, a Ronciglione, a Ceccano, a Ferentino, a Veroli, un cospicuo gruppo di loro famiglia. Le ville principesche e cardinalizie che si aggruppano sul clivo di un solo

ROCCA SINIBALDA: IL CASTELLO. *(Fot. R. Soprintendenza)*

colle, a Frascati, la Falconieri, l'Aldobrandini, la Mondragone, la Torlonia, rispecchiano nelle chiare acque dei loro laghetti le più armoniose architetture vegetali di Roma e di Firenze, di val di Nievole e di Brianza, culminanti in quella villa Farnese, a Caprarola, dove l'estro dell'artefice s'è sbizzarrito nella più scenografica delle visioni papali.

Intorno al Sacro Speco e al chiostro di Santa Scolastica di Subiaco circola quell'aura d'altare che già ci commosse quando visitammo Santa Chiara e le Carceri di Assisi, quando a piedi salimmo il sentiero per il duro sasso della Verna. Le chiese di Santa Maria della Quercia a Viterbo e di Sant'Agostino ad Amatrice, così pure, uniche forse nella nudità loro delicata e solida, ci pare di averle già viste altrove e forse le abbiamo soltanto immaginate. Le necropoli etrusche di Tarquinia e Cerveteri sono la realizzazione più impressionante di quel che intorno al Trasimeno abbiamo traveduto.

IL LARGO GIULIO CESARE A SABAUDIA. *(Fot. Vasari, Roma)*

*(Fot. Vasari, Roma)*

ITRI, COL SUO CASTELLO MEDIOEVALE.

COSTUME FEMMINILE DI VILLA LATINA.

(*Fot. Enit*)

E non par che s'affacci un occhio di Fiesole nei teatri solinghi, ombreggiati da grandi alberi, a Ferento e a Tuscolo? E le pingui stalle razionali della valle del Po non han trovato imitazione nelle bonifiche di Maccarese? E dopo Salsomaggiore e Larderello, chi s'immaginava d'incontrar dei pozzi di petrolio anche qui, a San Giovanni Incarico, in provincia di Frosinone?

Oh, quel Soratte, che misura appena seicento metri, un colle...; ma la solitudine che lo circonda e la grande storia che lo incorona lo elevano su la pianura come un Etna!...

Alla fine, poiché ogni dolce va serbato in fondo, godiamoci questi perfetti esemplari della bellezza e della grazia femminile, vivi e morti: la Santa Cristina delle stanze della Collegiata a Bolsena, addormentata sorella minore della Ilaria del Carretto lucchese; e le rigogliose donne di Anticoli e di Ciociaria, bellissime tra le belle d'ogni paese d'Italia.

**MICHELE SAPONARO**

(*Le illustrazioni di questo articolo, tratte dal volume «Lazio», sono state necessariamente stampate in misure ridotte*).

# Carri armati e carristi

Per le artiglierie e per le armi da fuoco portatili l'adozione dei perfezionamenti più importanti richiese più di un secolo, visto che gli eserciti napoleonici impiegavano ancora, su tutti i campi delle loro battaglie, cannoni e fucili mod. 1777. Gli uni, tipo Gribeauval, tiravano a palla piena fino a 1800 metri, con un tiro sufficientemente preciso a 600 metri, assolutamente inefficace a 1200 e con una celerità di 3 colpi al minuto; gli altri, ancora a pietra focaia, calibro mm. 17,5, con una gittata massima di 600 m., un tiro efficace fino a 200 ed una celerità di tiro non superiore a due colpi al minuto.

Nel secolo XIX, e più precisamente sul finire della prima metà di esso, i progressi dei mezzi materali di lotta andarono rapidamente accelerandosi, così da conferire alle armi da fuoco la sicurezza d'impiego, la potenza di effetti, le qualità caratteristiche di precisione, gittata, celerità di tiro, per le quali fu necessario modificare gradatamente la tecnica del combattimento, nonché le stesse proporzioni d'importanza fra le diverse armi degli eserciti.

Col progredire delle scienze chimiche fu possibile impiegare, nella costruzione delle armi, metalli sempre più atti ad accrescerne la potenza; nonché strappare ai segreti della natura forze sempre più formidabili. Basti ricordare, in proposito, le prime ricerche per i nuovi esplosivi fatte dal Braconnot e dal Pelouze, dallo Schönbein e dall'Abel, dall'italiano Sobrero e dai fratelli Nobel; ricerche, che – se resero possibile moltiplicare le forze umane per frantumare le rocce ed aprire ai commerci più facili vie – permisero, sui campi di battaglia, di combattere il nemico da una maggiore distanza e resero possibile all'artiglieria di aumentare la potenza dei singoli colpi, utilizzando gli esplosivi non soltanto per lanciare sempre più lontano il proietto, ma anche per rendere questo, con le cariche di scoppio, sempre più micidiale.

Perfezionamenti non meno importanti conseguivano, intanto, le armi da fuoco portatili, grazie ai progressi della meccanica e della fisica. Ed ecco il De Minié, lo Charrin, il Lorenz, il Peters, il Nessler cercare di rendere più potenti i fucili da guerra mediante l'uso di proietti meglio atti ad usufruire di tutta la forza d'espansione dei gas derivanti dalla combustione dell'esplosivo; il Delvigne proporre, nel 1827, la rigatura della canna delle armi portatili; il Dreyse iniziare, nel 1836, la trasformazione a retrocarica dei fucili prussiani; l'italiano Giovanni Cavalli, gloria immortale della nostra Artiglieria, suggerire e dimostrare possibile a tutta l'Europa l'impiego di cannoni rigati ed a retro-carica, attuando così quanto Leonardo da Vinci aveva già divinato e Napoleone Buonaparte meditava nella solitudine di S. Elena.

I progressi sopra ricordati ne suggerirono e ne resero presto possibili ben altri; e, con la mag-

IL CARRO ARMATO PUÒ GUADARE CORSI D'ACQUA.

giore conoscenza e col graduale miglioramento delle leghe metalliche, con l'adozione di speciali sistemi di caricamento, di sparo e di sicurezza; con l'uso di opportuni congegni di puntamento, con l'apparire delle mitragliatrici, i mezzi materiali di lotta moltiplicarono sempre più la forza dell'uomo armato contro il suo simile; suggerirono, come già nel passato, la ricerca di speciali mezzi di difesa; contribuirono ad imporre battaglie meno brevi nel tempo e più grandiose e terribili nello spazio; finirono col rendere più difficili le vittorie e con l'indurre la Morte a gesti, se non più inesorabili, certo più larghi e più rapidi.

Il processo dei tentativi e delle conquiste, attraverso il quale è stata possibile la sostituzione dei primi carri armati con gli attuali, è stato, invece, assai più breve. Esso ha durato appena un ventennio, poiché la scienza, più progredita, ha reso ai nostri tempi le sue conquiste assai più celeri, come dimostrano, ad esempio, i perfezionamenti conseguiti in poco tempo dall'automobilismo e quelli, ancor più rapidi, degli apparecchi aerei.

I graduali perfezionamenti raggiunti anche nella costruzione e nell'impiego dei carri armati, ora che stazioni radiotelegrafiche e radiotelefoniche riceventi e trasmittenti collegano i carri fra loro e col carro comando, si possono riferire all'aumento del peso complessivo del carro, che alla fine della guerra passata era di 4 o 6 tonnellate per i tipi leggeri e di 10-14 tonnellate per i medii; mentre nei carri armati attuali il peso varia dalle 15 alle 30 e persino 50 tonnellate, in relazione agli obiettivi da raggiungere, agli ostacoli da superare ed all'impiego sul campo di battaglia.

Progressi analoghi si sono verificati anche nelle caratteristiche tecniche del carro armato, fra le quali sono da considerare come le più importanti:

*la velocità*, che, di appena una diecina di chilometri nel 1918, ha raggiunto ora – mediante l'adozione dei nuovi motori della potenza di 200 e perfino di 500 H.P. – quella di 60 chilometri orari per i carri leggeri e medi;

l' *autonomia*, che – calcolata secondo la distanza che un carro armato può percorrere col solo carburante di bordo, senza ulteriori rifornimenti – dai 100 chilometri raggiunti nel 1918, è ora di tanto aumentata da superare i 300 ed anche i 450 chilometri;

*l'armamento*, per il quale, dalla mitragliatrice e dal cannone da 75 mm., si è giunti al cannone da 105 nel carro americano Sherman, a quello da 135 nel carro armato inglese Austin e infine ad una bocca da fuoco da 150 nel carro russo K. V. (Krim-Voroscilov);

*la protezione*, per la quale – a causa della sempre maggiore penetrazione dei proietti controcarro – dalle corazze di 35 mm. del 1919 si passò successivamente a quelle attuali di 50, 80 e persino 100 mm., secondo la specie del carro; senza contare l'impiego di acciai speciali, sempre più resistenti all'azione perforante dei proietti.

Conseguiti tutti questi perfezionamenti, il moderno carro armato è ora divenuto veramente l'aiuto più efficace del fante e il mezzo più potente per fare la guerra, come ora inducono a concepirla le esigenze politiche e specialmente quelle economiche; un'azione, cioè, che sfrutti al massimo il fattore tempo, che tenda alla vittoria quanto più celermente è possibile, senza lasciare che la lotta si arresti e s'impantani nelle trincee e nei camminamenti. Guerra non più lunga, estenuante, di logoramento; ma – come diceva il Montecuccoli – « corta e grossa », decisa ed accanita, sanguinosa e breve, perché tendente con rapide manovre all'annientamento del nemico; guerra che costituisce un vaglio più severo per le forze armate dei popoli, che richiede il costante soccorso delle industrie me-

tallurgiche e che permette, meglio di ogni altra forma di lotta, al genio dei condottieri di cercare più liberamente, come già una volta, la via della vittoria.

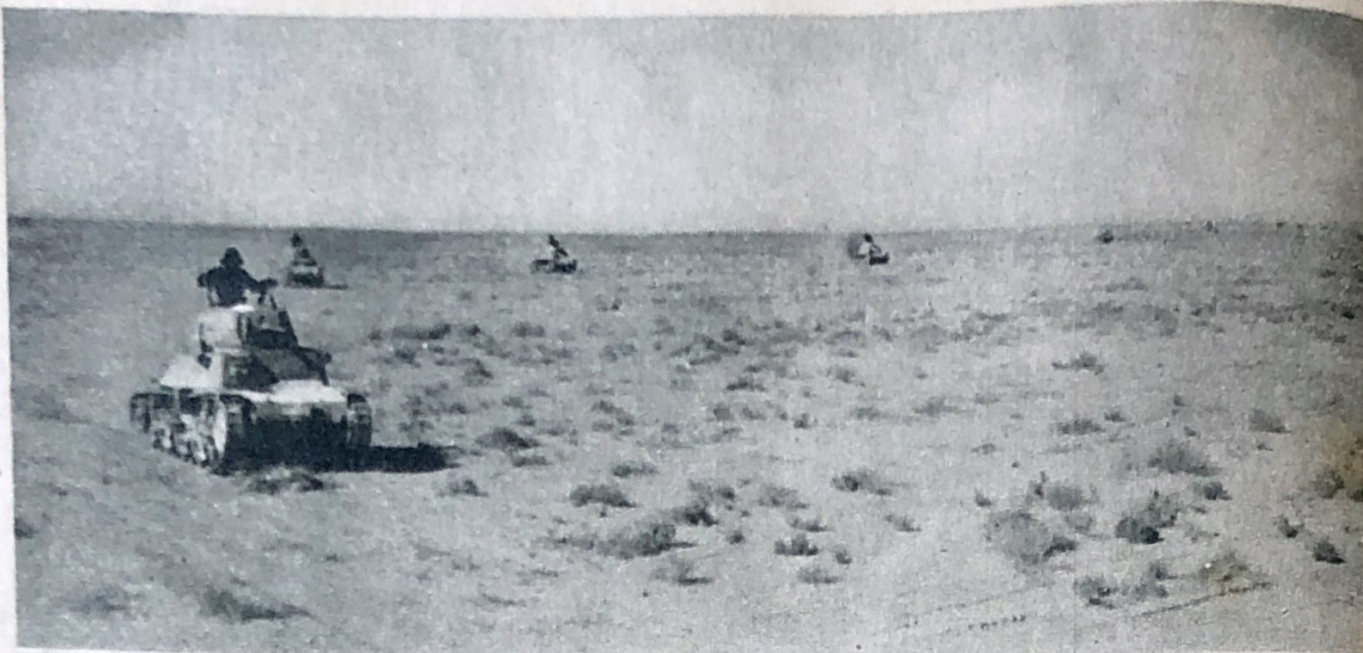
Tutti i perfezionamenti ricordati più sopra non sono stati, malgrado la loro rapidità, né semplici, né facili; e la loro attuazione, ricercata soprattutto nell'armonia delle diverse caratteristiche, ha dovuto inevitabilmente rappresentare una soluzione di compromesso, secondo gli speciali compiti dei diversi carri, visto che le qualità tipiche, alle quali abbiamo accennato, richiedono nei carri armati, come nelle navi da guerra, innovazioni e provvidenze spesso in contrasto fra loro.

AFRICA SETTENTRIONALE. VERSO LA BATTAGLIA!

Aumentando, infatti, la protezione e l'armamento del carro, se ne accresce il peso e, quindi, se ne diminuisce la velocità, salvo ad aumentare anche la potenza del motore e, per conseguenza, la mole, la visibilità e la vulnerabilità del carro armato; nonché il consumo del carburante, consumo che, evidentemente, non può non influire anche sull'autonomia.

Né occorre ricordare che, malgrado ogni innovazione, i carri armati, come tutte le macchine, presentano sempre congegni delicati, parti meno protette, punti particolarmente vulnerabili, colpiti i quali, il carro s'immobilizza e rimane esposto, quale bersaglio perfettamente individuabile e quindi facilmente vulnerabile, all'azione delle armi nemiche.

Comunque, i perfezionamenti dei carri armati furono così rapidi e così efficaci, che si è ripetuto ai tempi nostri quanto già, dopo l'invenzione e la diffusione delle armi da fuoco, si verificò, alla fine del Medioevo, per la cavalleria, alla quale spettava allora la decisione delle battaglie.

Per proteggersi dai proiettili delle artiglierie e più ancora da quelli dei pesanti archibugi di allora, il cavaliere coprì, infatti, gradatamente, il suo corpo con pesanti corazze, le quali – anche se costituirono il vanto degli armieri, specialmente italiani, per la loro perfezione e ta-

CARRI ARMATI IN MARCIA VERSO LE POSIZIONI NEMICHE.

lora anche per il loro valore artistico – non poterono non inceppare i movimenti degli uomini e diminuirne la gagliardia, come non poterono non ridurre la celerità del cavallo, quando le corazze protettive furono estese anche alle parti più vitali del nobile animale.

Si iniziava così, non soltanto tra la fortificazione e le artiglierie, ma anche fra armi portatili offensive ed armi difensive, fra lancia e scudo, fra proiettili e corazza, quella lotta secolare, alla fine della quale la cavalleria dovette riconoscere che, a furia di proteggersi, aveva perduto la sua particolare caratteristica della celere mobilità ed aveva dovuto restituire a poco a poco alla fanteria l'onore di decidere le sorti del combattimento.

Così la fanteria tornò gradatamente, nell'ultimo periodo del Medioevo, e con l'evoluzione promossa dal Rinascimento anche nel campo militare, ad essere l'arma principale degli eserciti, come già ai tempi di Roma.

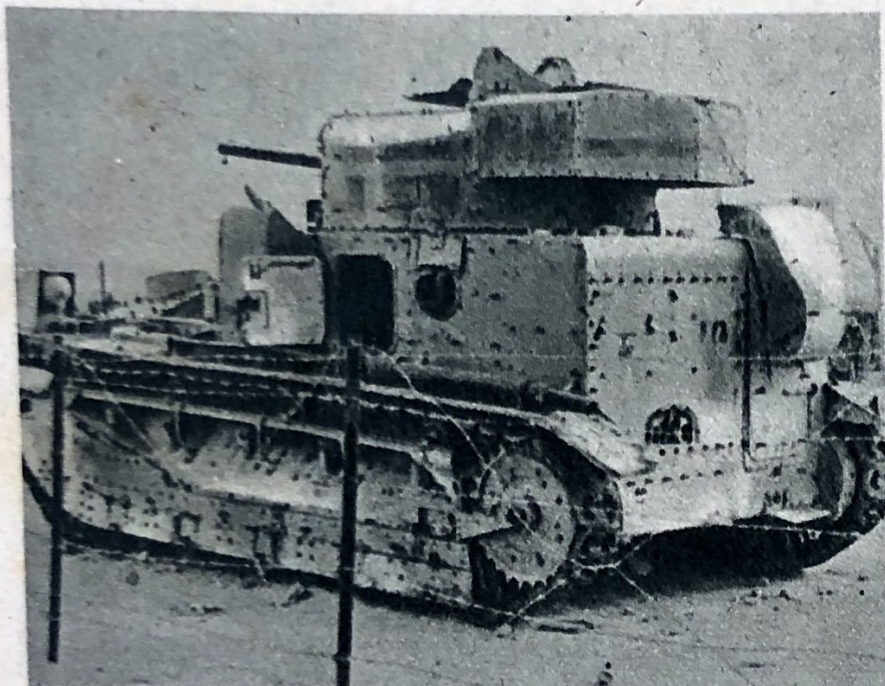
Il 1º ottobre 1942 si compivano i primi tre lustri dalla costituzione del primo reggimento italiano carri armati, specialità che – come affermava in quell'occasione il generale de Pignier, Ispettore delle nostre truppe motocorazzate – rappresenta anch'essa un giovane e rigoglioso ramo dell'annosa e robusta quercia della Fanteria italiana; ramo che, per virtù propria e degli eventi, ha acquistato rapidamente un così promettente vigore, che il carro armato, da mezzo ausiliario del fante, è divenuto elemento costitutivo di grandi unità speciali, idonee ad assolvere, come quelle corazzate, importantissimi compiti in celeri azioni a largo raggio, che durante l'attuale conflitto si sono dimostrate veramente decisive, sia nel campo tattico che in quello strategico.

SEMOVENTI SCHIERATI SULLA BASE DI PARTENZA, IN ATTESA DELL'ORDINE DI ATTACCO.

Esperimentati per la prima volta nel 1917, durante la grande guerra passata, come mezzo particolarmente adatto ad aprire ai fanti la via attraverso i reticolati nemici; destinati poi a precedere i reparti di fanteria e ad agire insieme con essi nelle azioni più decisive, i carri armati costituiscono ora – come dimostra il moltiplicarsi presso ogni esercito delle grandi unità corazzate – il mezzo più atto a svolgere tempestivamente le più efficaci manovre, sfruttando al massimo, come è sempre necessario in guerra, il fattore tempo; nonché il mezzo più celere e più sicuro per portare la nostra offesa al di là dell'ostacolo, nel vivo del dispositivo nemico ed oltre. Offesa tanto più possente ed efficace, in quanto effettuata di sorpresa, con la potenza e con la celerità resa possibile dal carro armato, capace di attraversare velocemente i campi di battaglia anche nei terreni più rotti e accidentati, di portare le micidiali armi odierne – cannoni, mitragliatrici, lanciafiamme – a contatto col nemico e di assicurare agli equipaggi una certa protezione, almeno contro il maggior numero dei mezzi di offesa dell'avversario.

Per conseguenza, la fanteria carrista può veramente dirsi la fanteria dell'avvenire, visto che il nuovo mezzo – oggetto, in quest'ultimo ventennio, della costante attenzione, degli studi e delle invenzioni dei tecnici – si è sempre più adattato alle esigenze dei tempi, si è prestato ad un impiego sempre più pronto e redditizio ed è ormai divenuto uno dei più efficaci mezzi di approccio, di offesa e di distruzione delle posizioni nemiche e dei loro difensori.

Esso, per conseguenza, viene impiegato in tutti i momenti della manovra, in tutte le fasi della battaglia, in cooperazione con tutte le Armi: con l'aviazione nell'esplorazione, nei collega-

AFRICA SETTENTRIONALE. CARRO ARMATO INGLESE DISTRUTTO.

CARRO ARMATO INGLESE CATTURATO A TOBRUCH.

fanteria, specialmente nell'attacco, dalla potenza delle armi da fuoco, dall'efficacia degli ostacoli, da tutti i mezzi escogitati dalla difesa per resistere più accanitamente e più a lungo.

Ma – come per tutte le macchine da guerra, per le navi, gli aerei, le armi – la potenza dei carri armati, più che dalla forma e dalla corazzatura dello scafo e dagli organi motopropulsori, dalle trasmissioni e dalle sospensioni, dall' armamento e dalla stazione radio, deriva specialmente dalle virtù militari, dalla decisione e dalla preparazione tecnica dell' uomo che, anche nell'impiego dei mezzi di lotta più micidiali e delle armi più perfette, porta sul campo di battaglia il peso decisivo del suo coraggio e del suo istinto di conservazione, delle sue virtù di soldato e delle sue debolezze di uomo, della volontà vittoriosa del suo spirito e delle non inesauribili energie del suo corpo.

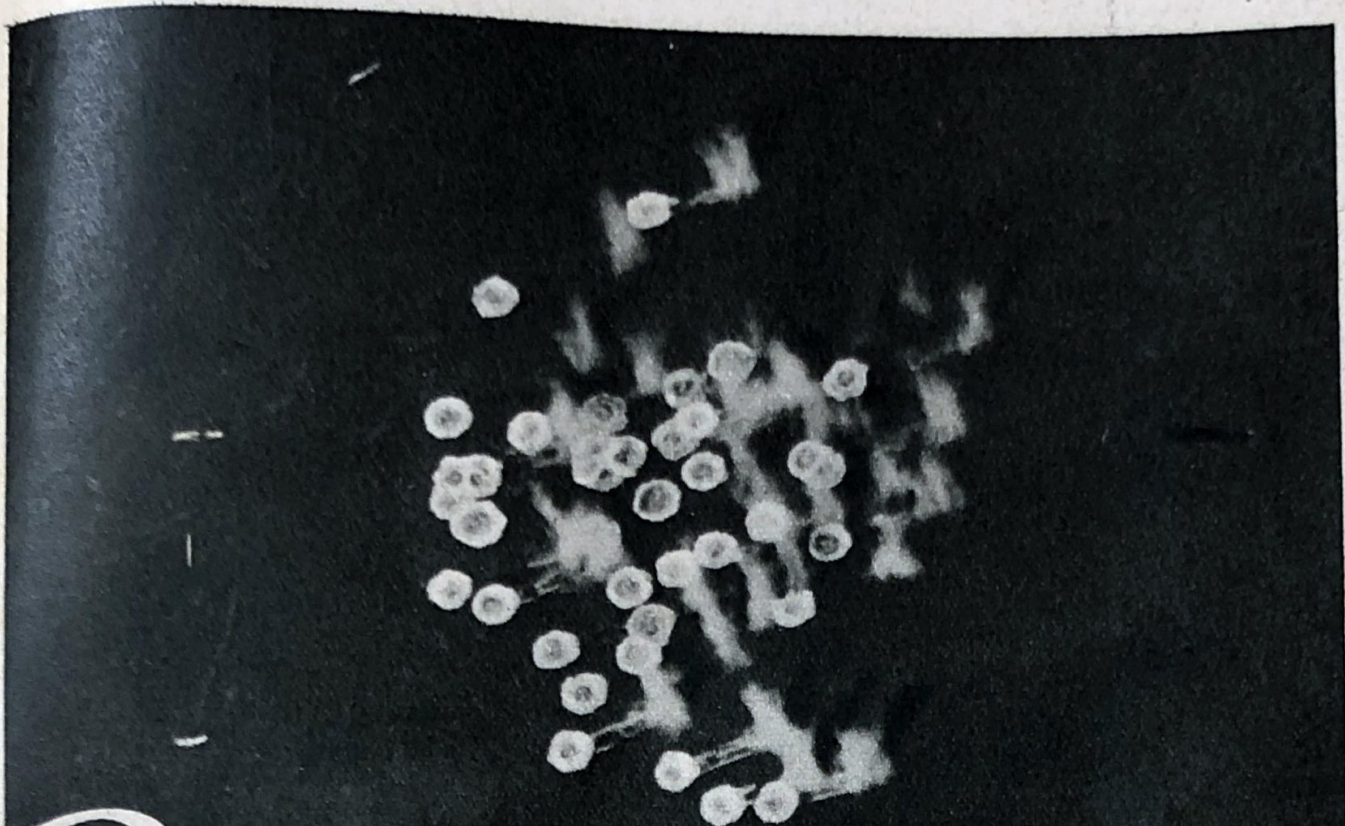
Non si deve, infatti, dimenticare che, anche se il carro armato risparmia al fante la fatica della celere marcia, la vita del suo equipaggio si svolge in uno spazio assai più ristretto di quello dei sommergibili; spazio nel quale, malgrado ogni tecnico accorgimento, il calore del motore, il suo rombo assordante, lo spessore delle corazze, il fragore delle armi, la combustione degli esplosivi, la scarsa visibilità del terreno, la difficoltà di orientamento rendono ai carristi il servizio assai difficile e pericoloso anche in tempo di pace; ne preparano l'animo ad ogni prova e ad ogni

menti e durante l'azione tattica; con l'artiglieria, le cui batterie semoventi possono seguire i carri con la stessa celerità su qualsiasi terreno; con la cavalleria, per molte unità della quale hanno sostituito il cavallo e, soprattutto, con la fanteria, con cui i carri armati hanno quasi sempre in comune le basi di partenza, le direzioni di attacco, gli obiettivi da conquistare nella fase più cruenta e più decisiva del combattimento.

Il carro armato – che, come tutte le macchine, riduce la fatica dell'uomo, ne diminuisce le perdite e ne aumenta il rendimento, non impaccia, ma accresce l'impeto della Fanteria verso la vittoria – è, dunque, la più nuova, la più potente, la più preziosa fra le nuove armi e le nuove macchine, che dalla guerra russo-giapponese ai giorni nostri vennero imposte alla

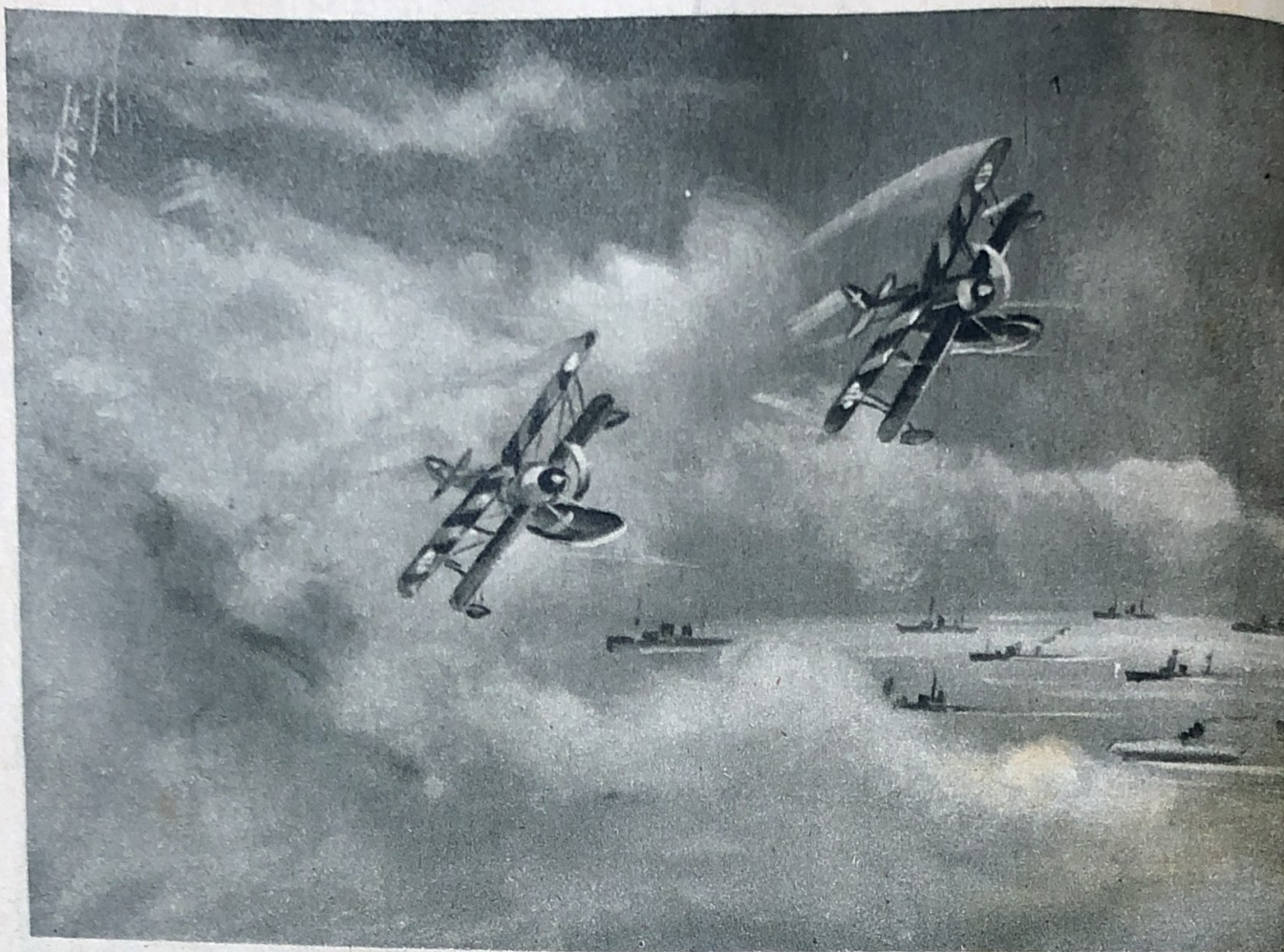
rischio; li abituano a sentirsi dominatori e nello stesso tempo dominati dalla loro macchina; li allenano a compiere tutti gli sforzi, a superare tutte le difficoltà, ad affrontare tutti i pericoli.

Le venti medaglie d'oro già meritate da ufficiali e da gregari carristi durante le guerre più recenti – da quelle d'Etiopia e di Spagna al presente conflitto – comprovano nel modo più eloquente il valore sempre ed ovunque dimostrato dai nostri carristi – le «Fiamme rosse» d'Italia –, il più recente fiore della nostra Fanteria, al cui eroismo, alle cui vittorie ed al cui sacrifizio la loro giovane gloria ha già conferito, premio più ambito, l'ammirazione, l'orgoglio e la riconoscenza della grande madre comune.

Gen. **EDOARDO SCALA**

# Bombe e siluri aerei

Fra le missioni più redditizie svolte in guerra dalle forze aeree, quelle dirette contro la navigazione occupano indubbiamente un posto di primo piano. Né potrebbe essere diversamente, giacché, se la libera percorribilità delle rotte marittime condiziona, di massima, la perenne alimentazione della guerra e garantisce l'afflusso delle materie prime atte a reintegrare le perdite ed i consumi, oltre che a potenziare e ad accrescere l'efficienza del complesso strumento di guerra, è logico che contro di essa si concentri lo sforzo dei belligeranti, ognuno dei quali ai mezzi tradizionali di offesa s'è ingegnato di aggiungere quelli che possono essere offerti dai progressi tecnici raggiunti nello sfruttamento bellico del velivolo.

Nel nuovo campo dell'offesa dall'alto contro il naviglio ognuno dei contendenti ha cercato di attuare forme d'impiego aereo originali, rispetto a quelle già in uso nella prima guerra mondiale, in maniera da accrescere l'efficacia dell'intervento aereo, ridurne al minimo le cause perturbatrici, apportare, in breve, un elemento decisamente innovatore nella guerra marittima e nella tradizionale forma mentale della sua condotta. È chiaro, poi, che, per necessità di cose, l'offesa dall'alto contro la navigazione doveva avere un'evoluzione più rapida ed accentuata presso quei belligeranti per i quali la guerra, in forma diretta o indiretta, aveva essenzialmente il suo fulcro in mare e per i quali il nuovo mezzo aereo poteva costituire un provvidenziale strumento integratore delle proprie modeste possibilità nel campo degli armamenti navali. E l'Italia, sfruttando in questo campo anche la posizione geografica e strategica delle sue basi, ha saputo antivedere gli eventi, predisporre i mezzi per affrontarli e dominarli, senza essere da essi dominata, come sarebbe avvenuto se, di fronte alla strapotenza navale del nemico, avesse dovuto contare solo sulla propria disponibilità di tonnellaggio e di calibri.

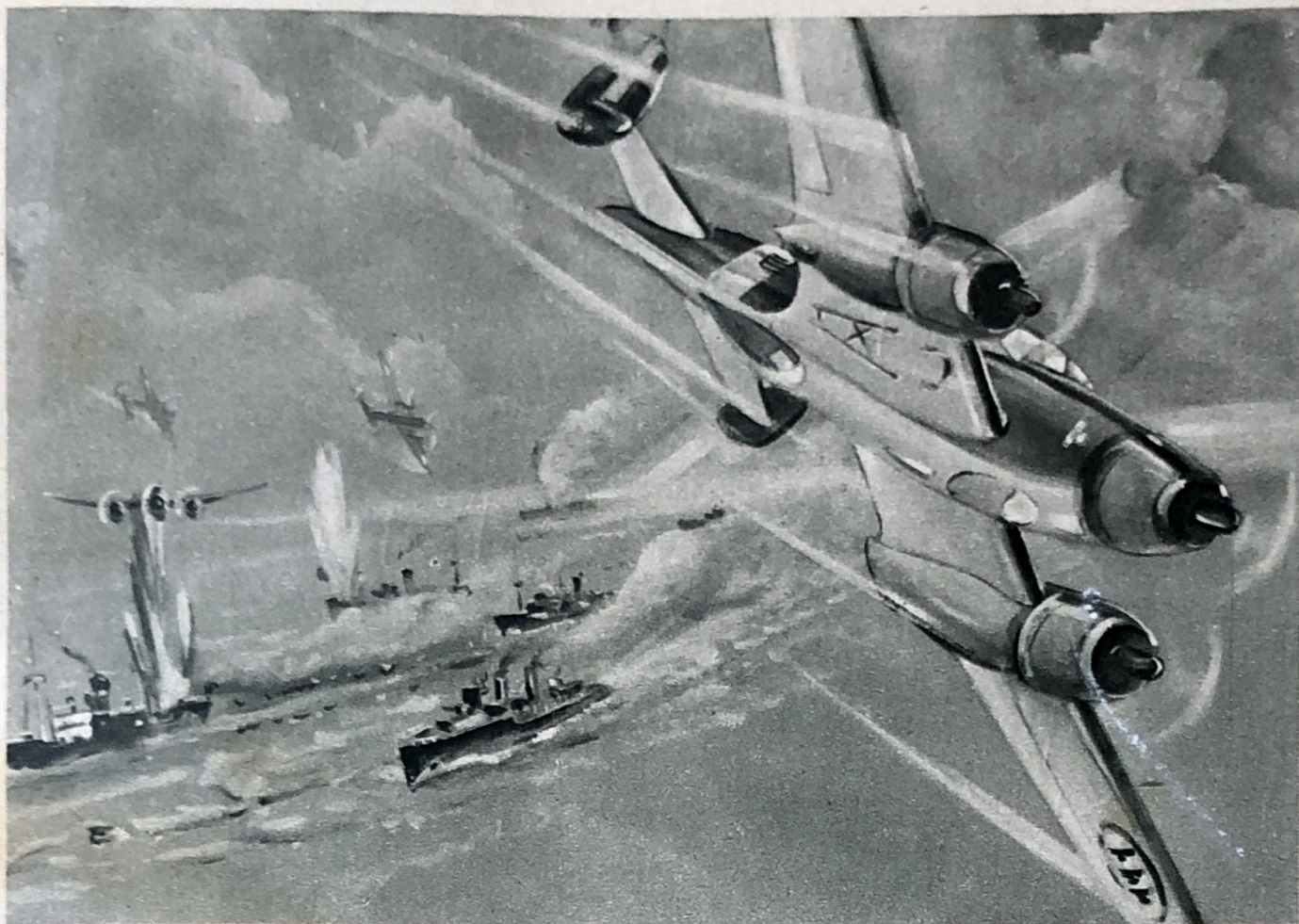
L'efficacia dell'offesa aerea contro unità navali in moto era contrastata sin dall'inizio da difficoltà enormi, dovute essenzialmente al moto del mezzo aereo ed a quello del bersaglio, per cui gli errori in direzione ed in gittata commessi nello sgancio delle bombe frustravano il più delle volte l'azione offensiva. I tipi di bombe lanciate inizialmente contro le navi, d'altra parte, rivelarono presto la loro insufficiente forza

RICOGNITORE CATAPULTATO DA BORDO DI UNA CORAZZATA.

di penetrazione nella corazzatura orizzontale del naviglio, per cui presto se ne dedusse la necessità di migliorarne la struttura e la composizione e di ricorrere a nuove forme d'impiego più adatte a ridurre la dispersione dei colpi, attenuandone in massimo grado le cause.

Il bombardamento eseguito in volo orizzontale ed a quote molto elevate fu, quindi, man mano sostituito dal bombardamento in picchiata o a tuffo, nel quale il velivolo si lancia sul bersaglio come se volesse cozzarvi contro. Con opportuna manovra il pilota regola la condotta dell'apparecchio, la cui rotta descrive un angolo sugli 80° rispetto all'orizzonte, in modo da tenere il bersaglio sempre sotto la sua vigilanza; a poche centinaia di metri su di esso sgancia il suo carico di distruzione che, con somma probabilità, andrà a colpire la nave, data la quasi completa eliminazione degli errori in direzione ed in gittata nelle operazioni di puntamento.

Con questo nuovo metodo di bombardamento aereo, a parte la migliore precisione del tiro, si ottenne un altro risultato importantissimo. Avendo la bomba, nell'attimo del suo distacco dall'aereo, la stessa velocità vertiginosa del velivolo in assetto di picchiata, riceveva un impulso verso il basso, che le mancava assolutamente allorché veniva sganciata in volo orizzontale, quando la sua traiettoria era la risultante della motopropulsione del velivolo e della sola forza di gravità. Maggiore precisione di tiro, dunque, maggiore penetrazione nella corazza del bersaglio.

Una forma speciale di bombardamento a tuffo è realizzata dal cosiddetto caccia-bombardiere, il quale, dopo aver lanciato le sue bombe contro la nave, riacquista in pieno le sue caratteristiche di cacciatore, soprattutto in fatto di agilità e di velocità, e può affrontare in condizioni di parità la caccia avversaria, la cui reazione, com'è facile comprendere, alle incursioni dirette contro la navigazione, è quanto mai vivace.

Un altro passo avanti veniva fatto col lancio del siluro da parte del velivolo. Questa forma di impiego doveva essere la più fortunata, sia perché il lancio dell'ordigno avveniva a distanza ravvicinata, il che influiva beneficamente nella precisione del tiro; sia perché il siluro era diretto contro la parte meno protetta della nave; sia infine perché la contemporanea azione di più aerosiluranti, che attaccavano la nave da

FORMAZIONI DI S. M. 84 SILURANO E SCOMPONGONO UN CONVOGLIO.

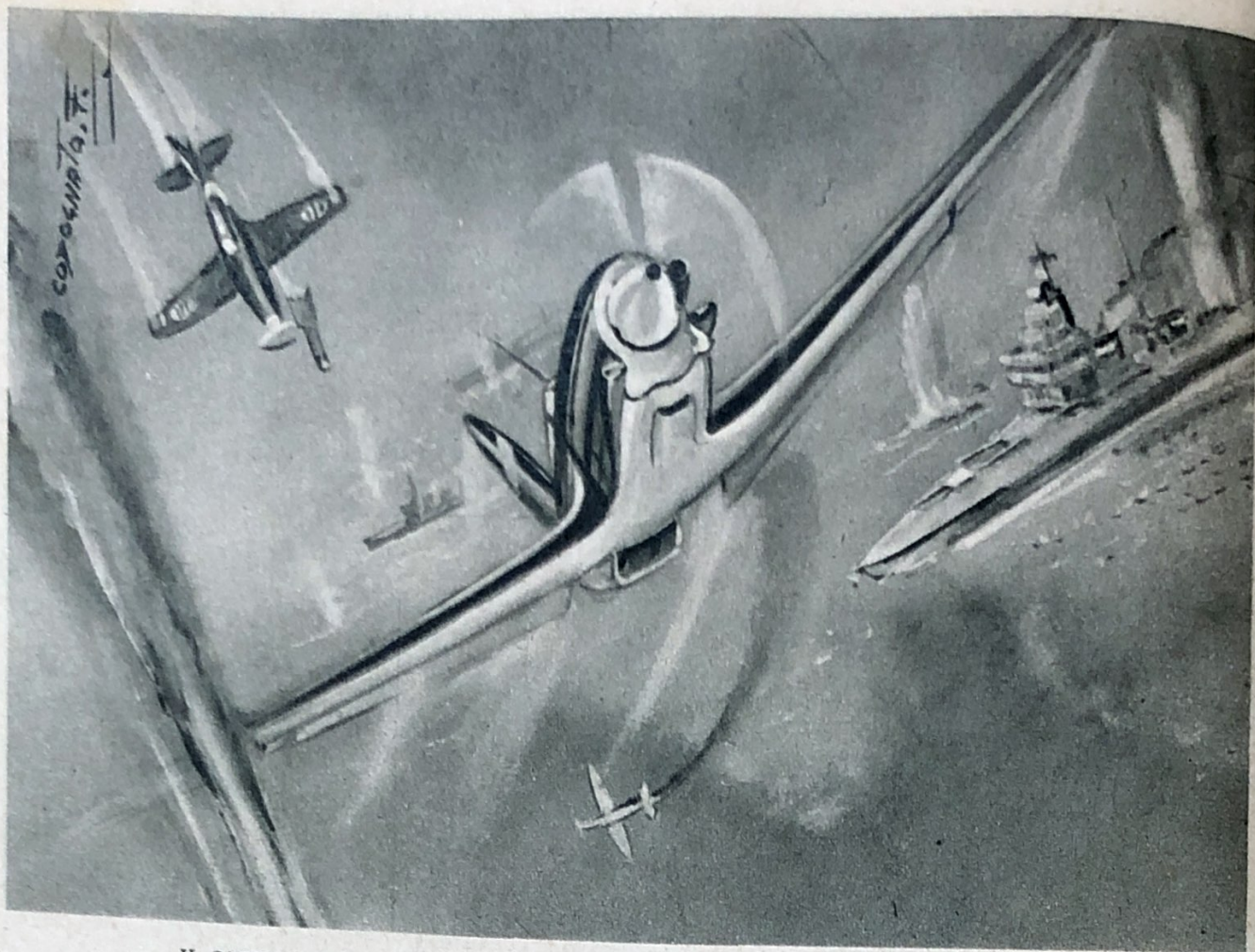
direzioni diverse, le impediva di eseguire qualsiasi proficua manovra, cosa possibile nel caso di bombardamento dall'alto.

Il pubblico ha una comprensione molto vaga delle modalità esecutive del siluramento aereo, pur intuendone le complessità, trattandosi di azione completamente influenzata dall'elemento *volo* e quindi dall'elemento *fulmineità e precisione estrema di atti*. Ma perché il lettore si renda conto delle difficoltà che accompagnano il felice compimento di una missione così delicata, esaminiamo brevemente i principali aspetti tecnici e psicologici che la informano.

Appena avvistato il nemico, si determinano gli elementi essenziali che dovranno regolare l'azione (scelta della nave da colpire, quando si tratta di più navi, velocità presunta della nave; condizioni di luce; direzione dell'attacco ecc.); quindi segue, deciso ed inflessibile, l'attacco, che avviene a poche diecine di metri sul pelo d'acqua e ad una distanza inferiore ai mille metri dalla nave. Nel momento dello sgancio la sorte del siluro è già, in massima, fissata, dipendendo in parte dalla manovra che la nave potrà eseguire per non essere colpita. L'atto culminante dello sgancio è, però, preceduto da una sequela di atti preparatori, nei quali entrano in giuoco i vari elementi tecnici che influenzano la precisione del tiro e che sono: la velocità dell'apparecchio, la velocità del siluro prima in aria e poi in acqua, la velocità e la rotta della nave. I primi elementi sono noti, l'ultimo è presunto. Data, però, la vicinanza dell'apparecchio al bersaglio all'atto dello sgancio, la lunghezza della nave compenserà l'eventuale errore commesso nella valutazione della sua velocità, nel senso che, se il siluro è diretto a prua, potrà andare a finire al centro e se diretto al centro potrà finire a poppa.

La nave potrà eseguire rapide accostate, ed in tal caso le immediate, opportune accostate angolari del velivolo le neutralizzeranno; l'enorme differenza di velocità tra aereo e nave si ripercuoterà nella rapidità delle manovre relative, e quindi la manovra dell'aereo finirà con l'aver ragione della manovra della nave.

Apposito strumento di mira, nel quale si materializza l'angolo di attacco, permette al pilota di eseguire il suo lancio nelle migliori condizioni tecniche di calcolo.

Ma la riuscita dell'attacco dipende, in massima parte, dal modo col quale le facoltà spirituali e

IL CACCIA BOMBARDIERE, LIBERATO DAL SUO PESO, INSEGUE ARDITAMENTE IL NEMICO.

sensorie del pilota reagiscono nel drammatico ed inebriante momento dell'azione.

Il pilota siluratore che, a velocità superiore ai 300 km. orari, muove all'attacco della nave, man mano che si accosta decisamente verso di essa ne scorge sempre più distintamente la sagoma minacciosa e sinistra, vede distintamente issata a bordo la bandiera di combattimento, scorge le bocche da fuoco, dalle quali il colosso vomita proiettili e, se l'azione avviene di notte, vede partire dalla lugubre e misteriosa fortezza semovente le traiettorie luminose dei proiettili traccianti, che si vanno concentrando sempre più rapidamente contro il velivolo, sul quale bene spesso infuriano anche le raffiche della caccia avversaria.

È facile capire che, in quelle condizioni, il traguardo vero è costituito dal cuore del pilota, integrato dall'occhio opportunamente addestrato ed aiutato dal congegno di mira.

L'azione del siluramento si risolve così in un capolavoro di tecnica ardimentosa, nel quale la personalità del pilota, intesa nel significato più umano e più elevato, informa di sé tutto il complesso dell'azione, ne vivifica le varie fasi e dà come il tocco finale al coordinamento degli atti parziali, che precedono l'azione stessa.

Tutto ciò avviene in pochi minuti, spesso improvvisamente, ed i pochissimi membri dell'equipaggio debbono concentrare anime e sensi nelle varie specifiche mansioni di bordo, e coordinarle in una convergenza di azione unitaria. Per conseguenza, il pilota, che molto spesso è giovanissimo di età e di esperienza, deve possedere eminenti qualità percettive di situazioni, vivissimo senso di responsabilità, fulmineità di decisioni e deve saper coordinare e condensare *in pochi minuti* il complesso degli atti che precedono e accompagnano l'azione.

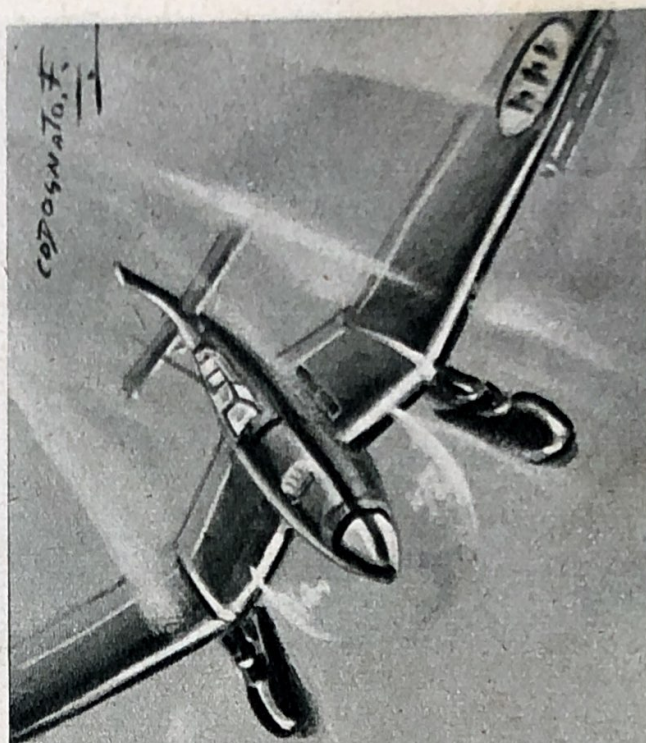
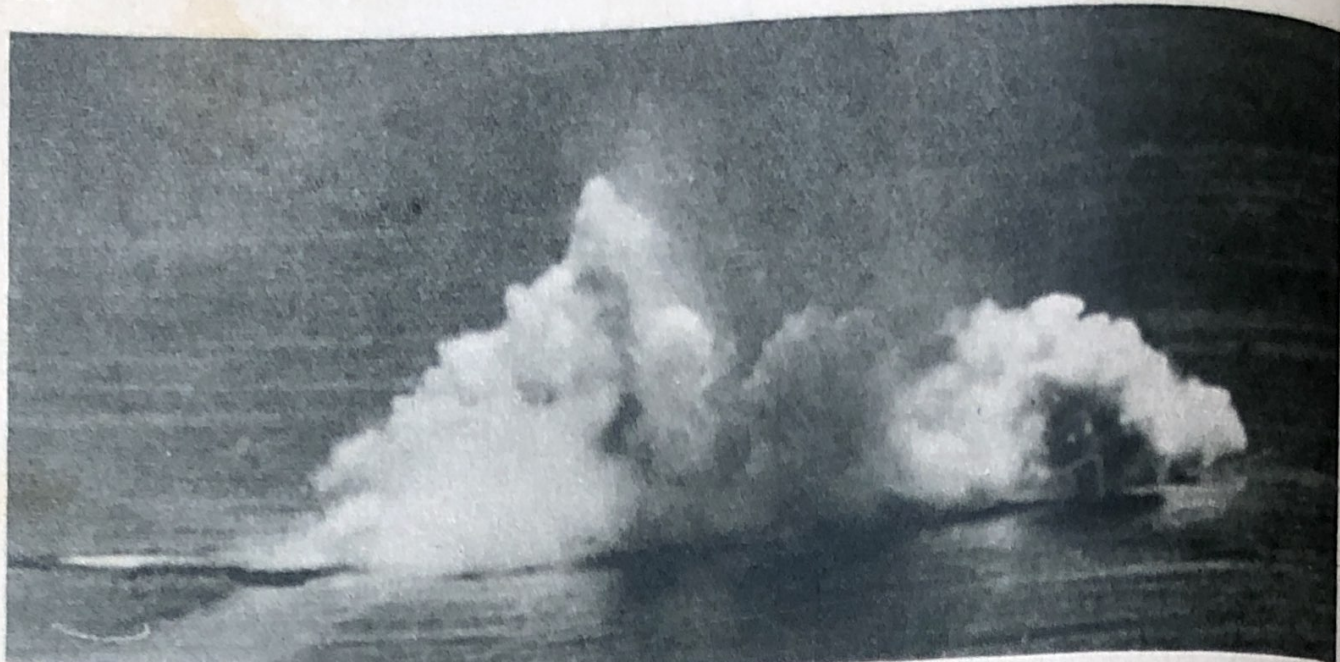
La grande massa dei nostri aerosiluratori è formata da siffatti piloti giovanissimi, che hanno per motto: « Getta l'anima oltre l'ostacolo e vai a riprenderla ».

Il siluratore aereo agisce anche contro navi in porto. Sembrerebbe molto facile questo tipo di azione, data l'immobilità del bersaglio; ma, se questa favorisce la mira, altri elementi intervengono ad ostacolare l'azione. La difesa contraerea è molto più intensa in un porto che in alto mare; le navi in porto, poi, sono salvaguardate da ostruzioni aeree, e l'aerosilurante deve, quindi, con abilissima manovra pressoché acrobatica, scavalcare la rete di protezione, eseguire il lancio e quindi virare fulmineamente,

per evitare di andare a cozzare contro l'alberatura della nave bersaglio o contro altri ostacoli esistenti nel porto; cose tutte che, eseguite in pochi attimi, richiedono nel pilota una precisione di manovra impeccabile.

Per completare questo sguardo panoramico delle forme che assume l'offesa aerea contro le navi, diremo che l'aerosiluramento di una nave portaerei, oltre alle note difficoltà generiche, presenta anche quella di dover subire, in una misura molto accentuata, la reazione della caccia avversaria, che si eleva dal ponte di volo della nave.

Elemento preparatore e concomitante dell'offesa aerea e navale contro navi è il ricognitore, sia che si involi da basi terrestri, sia che venga catapultato dalla nave da guerra. La sua opera, per quanto oscura, è oltremodo preziosa, giacché permette all'offesa di orientarsi a colpo sicuro verso i lontani obiettivi.

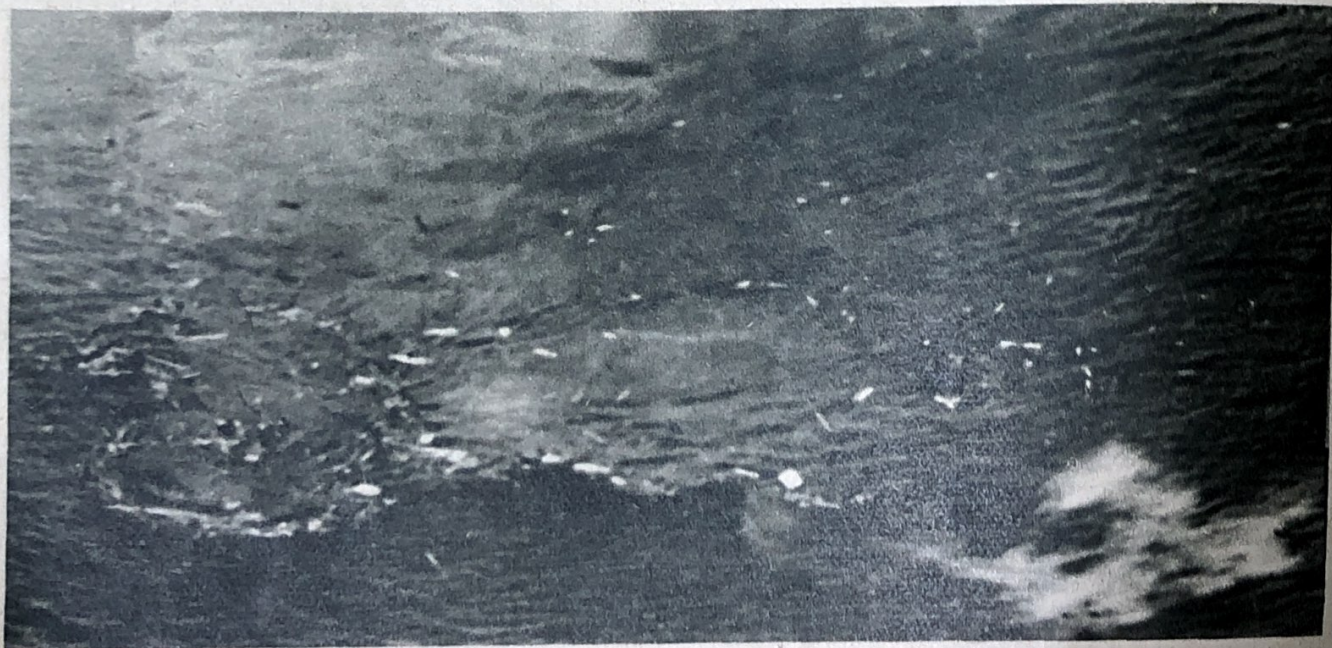
L'esperienza di questi anni di guerra ha dimostrato che l'offesa dall'alto contro la navigazione ha raggiunto risultati veramente cospicui soprattutto nei mari ristretti, che l'autonomia dei moderni velivoli permette di agevolmente

BOMBARDIERE A TUFFO SUI BERSAGLI.

DUE PIROSCAFI, INCENDIATI DA SILURI E DA BOMBE, STANNO PER AFFONDARE.

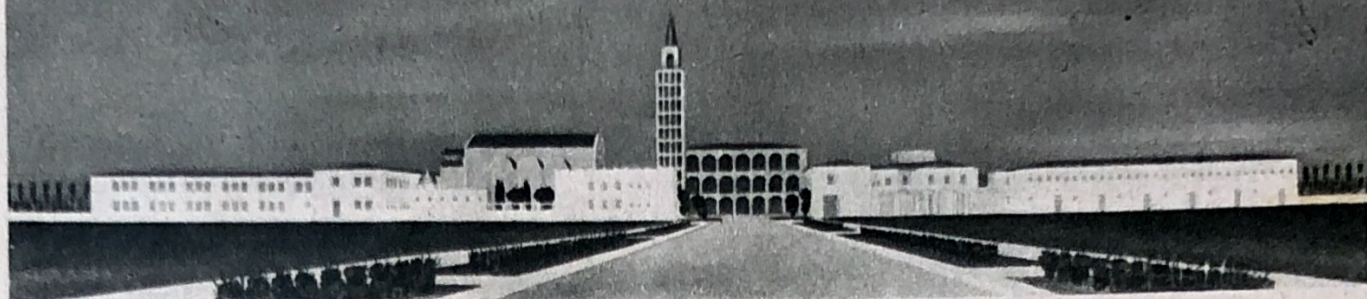
sorvolare. Quell'offesa, com'è naturale, ha modo di concentrarsi particolarmente nella densità focale delle rotte marittime, come avviene nel Canale di Sicilia, che più volte è stato teatro di gesta memorabili, compiute da nostri bombardieri e specialmente da nostri aerosiluranti.

In 30 mesi di guerra, e cioè fino al 30 novembre 1942, ben 62 navi da guerra di vario tipo, fra cui 20 incrociatori, 18 cacciatorpediniere e 117 navi mercantili, per un complesso di 882.330 tonnellate, sono state affondate dalle nostre forze aeree. A questi danni definitivi vanno aggiunti quelli più o meno temporanei, che hanno costretto navi da battaglia, portaerei, incrociatori e caccia a sostare per lunghi mesi nei cantieri di raddobbo per risanare le loro ferite.

Molto vi sarebbe da dire sull'influenza benefica avuta dalla nostra offesa aerea in mare nell'andamento della battaglia per il Mediterraneo. Ma questo articolo ha raggiunto ormai i limiti di spazio consentitici, e ci limitiamo solo a citare il parere espresso tempo fa in proposito dal portavoce dell'Ammiragliato britannico, che in una pubblica riunione a Londra ebbe a dire: « I bombardieri siluranti impiegati dall'Italia nel Mediterraneo rappresentano la più grande minaccia alla nostra navigazione ».

È questo l'elogio più ambito che l'avversario potesse tributare allo spirito di ardimento dei nostri magnifici equipaggi di volo.

**Ten. Col. VINCENZO LIOY**

ROTTAMI DI PIROSCAFI AFFONDATI.

# CITTÀ DI MUSSOLINI: SEGEZIA

Quando Virgilio, che chiamò l'Italia « madre di biade e d'eroi », si accostò alla terra con la sua dolce Musa, allietò l'anima sua e la nostra, cantando « tutto ciò che faceva lieti i campi » (*segetes*).

*Segetes*, secondo gli antichi, erano non soltanto i campi rovesciati all'aria e al sole dall'aratro per ricevere il seme fecondatore; ma anche i raccolti, le messi.

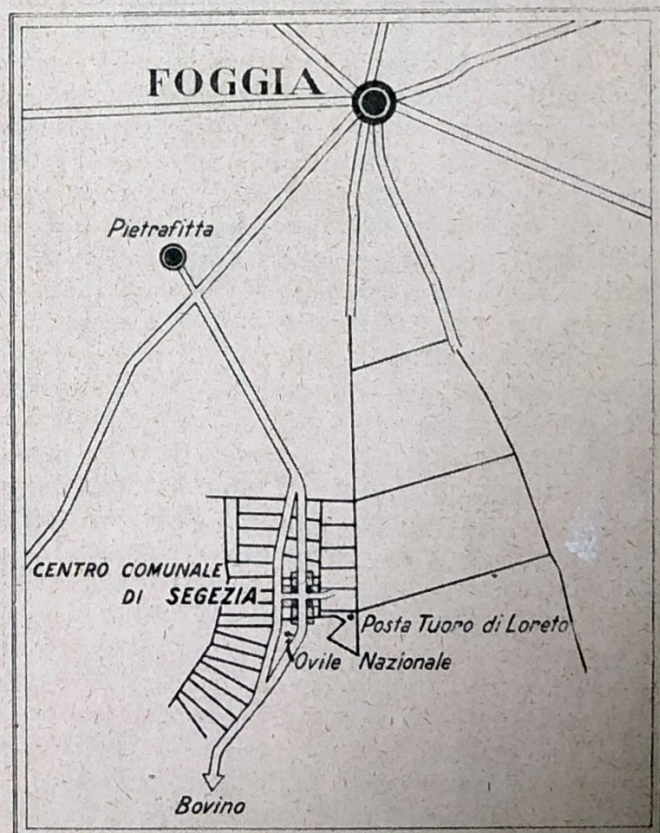
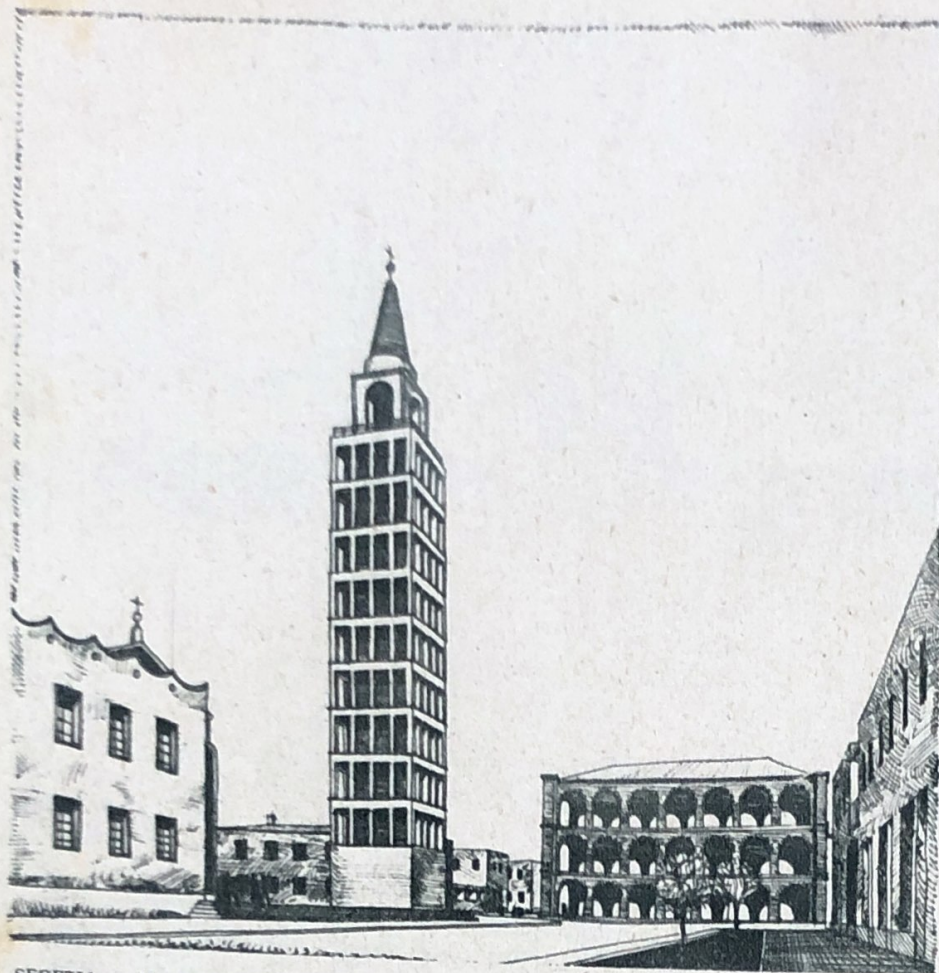
Segezia, quindi, significa la « città del grano ». Il suo nome rievoca non solo la visione delle spighe fulgenti nel sole, trepide al più lieve sospiro dell'aria, con un concorde mormorio di contenuta felicità e di preghiera propiziatrice e grata, ma la bionda e florida figura di Seia, divinità latina che presiedeva alle seminagioni.

Un nome, dunque, fausto e bene in armonia col luogo su cui è stato fondato, da un mese appena, il 29 novembre dell'Anno XXI, il nuovo centro mussoliniano, primo di quanti ne sorgeranno nelle Puglie, in quella terra dauna che così giustamente fu chiamata, nel suo centro, « Tavoliere ».

La prima, verace, sebbene spesso ignorata ispiratrice d'ogni pensiero di grandezza e d'ogni grande e bella impresa fu e sarà sempre la poesia: quel senso poetico della vita, a cui furono sensibili in modo straordinario, anche a loro insaputa, le più grandi apparizioni umane d'ogni tempo, santi, artisti o condottieri.

Questo senso poetico della vita ha ispirato l'opera massima e ottima del Regime: la redenzione della terra. E ha suggerito i nomi delle città sorte per un miracolo d'amore, di fede, di volontà, di resistenza; dalla palude e dalla roccia, dalla boscaglia e dalla steppa, dal deserto di morte.

Nell'isola dei Sardi, Mussolinia, la primogenita, eterna il nome del Bonificatore. La più sfrenata anarchia delle vegetazioni, delle acque e dei venti, quattro capanne, dodici pescatori: era questa la piana di Terralba, dove ora vive e prospera la città degli eucalipti, coi suoi cinquantamila coloni. E Fertilia, la settima, nata sotto i più grandi auspici, mentre all'altare della Patria si commemoravano per la prima volta gli eroi d'Adua rivendicati; Fertilia, che col suo solo nome distrugge perfino il ricordo di quel che fu la Nurra, rifugio di banditi, terra dalle ondulose squallide pianure, dai monti nudi, dagli stagni pestiferi, dalle rocce affioranti sui magri pascoli sconfinati.

Nell'Agro Pontino – foresta vergine, steppa nordica, laghi equatoriali, vegetazione tropicale, tucul solitari e mazzi stecconati di lestre, le prime capanne dell'uomo, pantani, ridde d'insetti, cupe leggende, nomi tenebrosi – nell'Agro Pontino, elevato a provincia, Littoria, che è la più grande e la più giustamente famosa delle città di Mussolini. Sabaudia, la perla dell'Agro,

SEGEZIA — IL CAMPANILE E IL PALAZZO DEL COMUNE. *(Disegno di progetto)*

a specchio del suo lago, dove la selva s'aduna a farle da sfondo. Pontinia, il comune rurale per eccellenza, inaugurata dal Duce col più bello dei suoi discorsi pontini, il 18 Novembre del 1935, giorno della Fede. Aprilia, il comune delle rondini di fronte ai cerulei Albani, nata nel mese di Roma, il 160° giorno dell'assedio economico. Pomezia, nell'agro laurente, il comune dei frutti alle porte di Roma, risorta dalla leggenda, dalla poesia e dalla storia nel luogo stesso dove le prime genti laziali ebbero le salde rocche, non lungi dal mare che le navi di Enea solcarono fuggendo l'infida costa di Circe. E tutti i borghi che eternano il nome di luoghi e di battaglie sacri al ricordo degli Italiani.

La trasformazione delle paludi pontine nell'Agro Pontino, quest'opera ciclopica che resterà nei secoli come una delle più memorabili imprese del tempo nostro, fu compiuta nello spazio di dieci anni. Si fondava Pomezia a dieci anni dalla legge mussoliniana sulla bonifica integrale. Ma ben diciannove secoli eran trascorsi fra il comandamento degli avi, espresso nel latino scultoreo di Plinio Maggiore (*Siccentur pomptinae paludes, tantumque agri subburbanae reddatur Italiae*), e l'adempimento dei nepoti. Ciò che invano imperatori e pontefici, tecnici italiani e stranieri avevano tentato, era stato attuato in così breve tempo dagli Italiani di Mussolini.

E per la stessa volontà annientatrice di ostacoli sorgevano le città del carbone, nel Sulcis e in Istria, Carbonia ed Arsia, ed i borghi pescherecci, primo fra tutti il borgo «Luigi Razza», nell'isola di Lagosta, incanto d'alberi e d'acque; e Tirrenia fra i pini del Tombolo; e Guidonia, la perfetta città dell'ala, unica nel suo genere, in breve spazio immensa, sintesi di trent'anni di ricerche, di tentativi, di esperienze, di prove ardite e talvolta mortali. E il Ghebel cirenaico verdeggiava d'alberi e di messi sotto l'impulso dei «Ventimila», e il latifondo siciliano veniva attaccato in pieno.

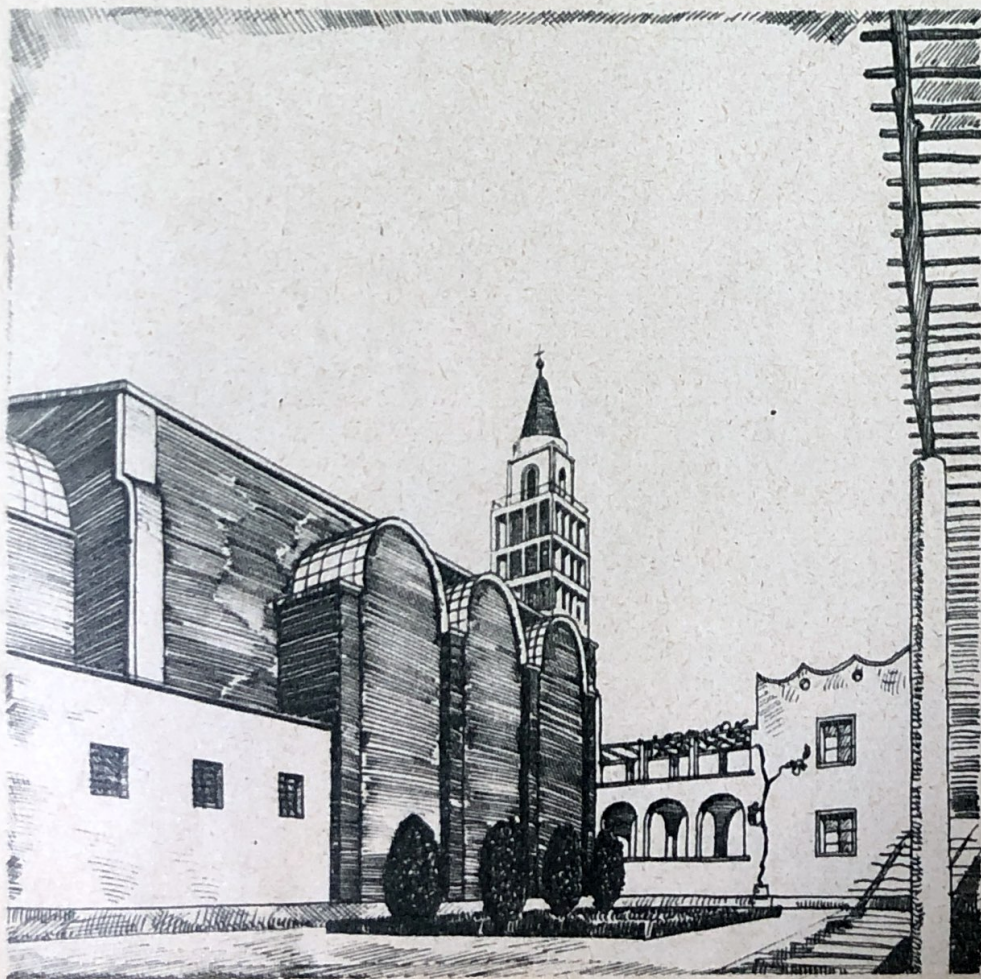
Nel settembre del 1934 il Duce promise ai rurali della Capitanata di iniziare la trasformazione fondiaria del Tavoliere non appena fosse stata ultimata la redenzione dell'Agro Pontino. Nel gennaio dell'Anno XVII avevano inizio i lavori da parte della benemerita Opera Nazionale Combattenti, a cui è stata affidata una zona centrale di circa quarantadue mila ettari. Nel novembre dell'Anno XXI, malgrado le intense vicende storiche, gli immensi sacrifici, le gravi cure della Patria, nel più vivo infuriare della «guerra di liberazione», il primo centro rurale era fondato. Segezia, con le sue case, le sue strade, i suoi poderi, è la splendida testimonianza dell'operosità, della serenità, della fede granitiche degli Italiani.

Quando Daunilia, Giardinetto, Incoronata, che già con lena indefessa stanno alzando le loro pietre chiare; quando gli altri centri rurali biancheggeranno coi loro nidi e le loro culle tra il mare dell'erbe feconde, e tutto l'immenso territorio — 450 mila ettari, cinque volte l'Agro Pontino — sarà trasformato nel volto e nella struttura economica e sociale, l'Italia potrà dire di aver compiuto, se non la più aspra, certamente la più vasta opera di trasformazione fondiaria, degna d'essere ricordata nei secoli.

Non la più ardua, in quanto che non presentava le enormi difficoltà delle bonifiche sarde e pontine, tali da far incanutire i più intrepidi e tenaci. Tutta la natura là si opponeva ad ogni sforzo con selvaggio accanimento: la schiera folta dei pionieri morti sul lavoro, bruciati dalle febbri o inghiottiti dai pantani, resta a tragica testimonianza. Non l'immensa boscaglia maledetta, covo di anofeli e di serpi, che andava arsa e dicioccata; non la palude che andava pro-

sciugata; non la terra inaridita dal sole o estenuata dall'acqua; non la roccia divelta con la dinamite, e le colmate e le dighe e i canali ciclopici.

Il Tavoliere è un'immensa distesa ondulosa come un mare aperto, che fu appunto l'antico mare Dauno, colmato a poco a poco dalle alluvioni dell'Appennino. È un'immensa distesa, dove ai campi di grano si alternano i prati e alcune zone incolte. Ed è quasi deserta, con le umili masserie e gli ovili sperduti che ne accrescono la vastità e la monotonia. Ma il suo terreno agrario è ottimo: è un terreno mosso, sodo, aperto, libero. Il suo grano e la sua lana davano già un buon contributo all'economia del Paese. La mano d'opera è vicina e copiosa; copioso, vario e a portata di mano è il materiale

SEGEZIA – LA CHIESA. (*Disegno di progetto*)

SEGEZIA – IL GIARDINO DELL'ASILO. (*Disegno di progetto*)

da costruzione: i laterizi di Foggia e di Lucera; i tufi di Manfredonia e di Canosa; il pietrame calcareo del Gargano e del Barese, nonché le pietre e le maioliche.

La trasformazione del Tavoliere era, tuttavia, una necessità; poiché, ciò che è buono deve farsi ottimo, ciò che è scarso deve diventare abbondante, ciò che è di pochi dev'essere di molti, quando i tempi e le vicende lo esigano.

Tenuto per la massima parte a latifondo, a cultura cerealicola estensiva, con greggi migranti, senza popolazione fissa rurale, il Tavoliere doveva trasformarsi in un grande centro di produzione e di vita. Avvicendare le colture, ossia aumentare la produttività, migliorare e arricchire il terreno. Piantare alberi e vigne, cioè spremere nuovi frutti e allietare il

SEGEZIA — FIANCO DELLA CHIESA, CAMPANILE E LOCANDA CON TRATTORIA E BAR.

mettersi all'opera trasformatrice.

Percorrere sulle belle strade alberate il comprensorio di bonifica dell'Opera Nazionale Combattenti, nel cuore del Tavoliere, è una gioia degli occhi e dell'anima. Le bianche case coloniche, con le attigue capaci stalle, punteggiano i campi, già fervidi di vita e di lavoro, e tra i solchi i saldi buoi pugliesi assecondano la fatica dei contadini. L'umile masseria, il solitario ovile, la distesa monotona e deserta non sono qui che un ricordo. Da vicino e da lontano, chi lavora la terra, chi accudisce alla casa, e i bimbi che ruzzano, e le vecchie che sferruzzano fuor dell'uscio vedono splendere in cielo la cuspide maiolicata del campanile di Segezia, che s'è alzato come una voce

paesaggio e la vita degli uomini. Sostituire ai grossi greggi migranti i piccoli greggi, assegnandoli ad ogni podere, cioè migliorarne la razza. Creare centri rurali moderni, confortevoli: ossia dare un lavoro fisso a tutti coloro che affluivano saltuariamente per i lavori stagionali, trasformandoli da braccianti in veri e propri contadini e, col tempo, in piccoli proprietari. Appoderare il latifondo, ossia dividere equamente la terra e accrescerne la potenza produttiva.

Segezia, che, preceduta dalle necessarie opere di bonifica idraulica e stradale, sorge a undici chilometri da Foggia, è non solo una testimonianza delle virtù di nostra gente, ma un esempio per tutti coloro che, possedendo più o meno vaste proprietà, devono, senza indugi,

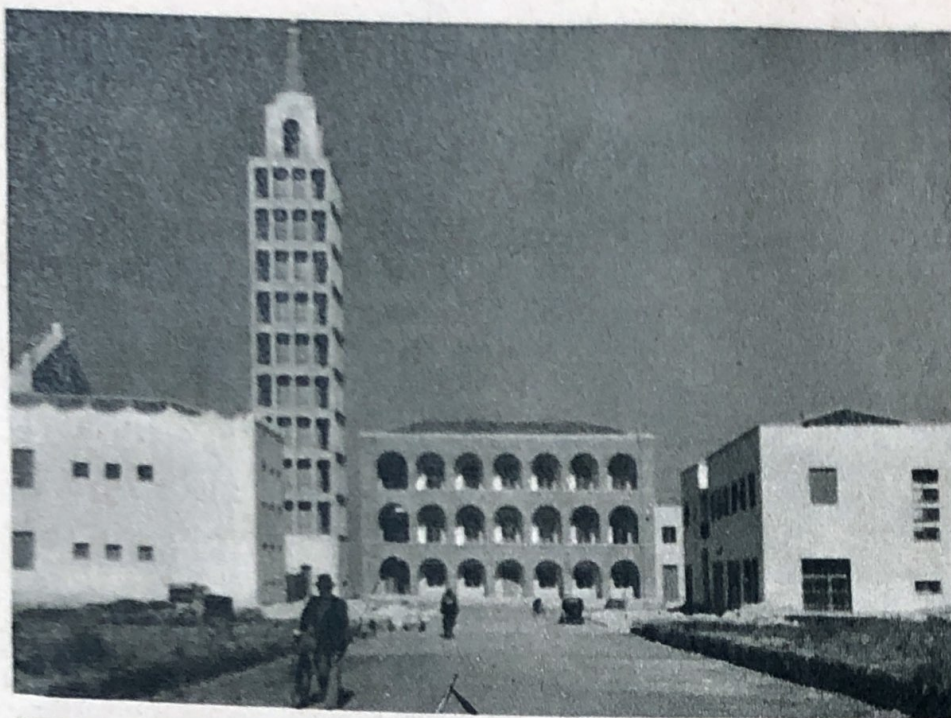
SEGEZIA — FACCIATA DELLA CHIESA, CON LE MAIOLICHE DI VIETRI. *(Fot. Vasari)*

SEGEZIA – IL FONTE BATTESIMALE. (*Arch. C. Petrucci - Scult. T. Petrucci*)

la strada nazionale Napoli-Foggia e spezza i verdi colti come una colata di asfalto. La Chiesa, col suo profondo portale e le sette finestre allineate, come sette sorelle, sulla facciata di pietra di Trani, che da lontano pare proprio un alveare, e da presso è un delizioso sorriso cangiante di maioliche – le tipiche maioliche di Vietri – con i simboli evangelici alternati a quelli agresti: tre spighe e tre chiodi della Passione, l'Agnello crociato e il grappolo maturo... Una linea semplice e insieme solenne, una decorazione originale, ricca, luminosa. Il Palazzo Comunale, tutto incavato a logge, come occhi dall'orbita fonda, s'aderge bruno di mattoni fra il bianco intonaco degli edifici che lo circondano. Tutte bianche, ad accogliere e riverberare la gran luce del giorno di Dio, un richiamo di vita, con in vetta la fulgida Croce.

Quando l' impalcatura informe è caduta pezzo a pezzo, una dopo l'altra, rivelando le nove logge della torre in cemento armato, alta su tutto e su tutti, i nuovi coloni, accorsisi a piedi, su carretti, in bicicletta, sono rimasti estatici, tutt'occhi. Il primo rintocco della campana s'è adagiato nell'aria come un profondo grido d'amore. L'eco s'è spinta lontano, in cerchio, a salutare le nuove case e i nuovi coloni, e le donne sulla soglia si sono inginocchiate come alla benedizione.

Qui, dove i greggi inzaccherati brucavano alle siepi o s'accosciavano all'addiaccio, questa gente, così viva d'occhi e di sangue, ha veduto la bella piazza di Segezia di faccia all'ampio viale che si lancia dal-

SEGEZIA – UNA STAZIONE DELLA « VIA CRUCIS ». (*Scult. A. Vecchi*)

SEGEZIA – L'NGRESSO ALLA PIAZZA, CON LO SFONDO DEL PALAZZO COMUNALE. (*Fot. Vasari*)

semplice gente operosa di Segezia e rallegrare, traverso gli occhi, il cuore. I suoi collaboratori lo hanno tutti seguito e assecondato; il Vecchi con le sue maioliche e il Ceracchini col luminoso affresco della chiesa, il Cavalieri col bel cero pasquale, il Corelli con gli arredi sacri, il Crocetti con la lunetta all'esterno della chiesa, il Bertolino col bel Fonte battesimale e il Nagni con la scultura sulla Casa del Fascio.

Particolarmente difficili erano i tempi, ma Segezia ha obbedito all'imperativo autarchico, impiegando materiali e maestranze del posto: col mattone di Lucera e la calda pietra di Trani si sono ottenuti ottimi effetti, conservando al volto di Segezia il colore caratteristico di tutti i paesi della Puglia.

Il viale che guida a Segezia oggi è nudo, scoperto tra i colti. Alti pini marittimi dovranno incolonnarlo. E i teneri oleandri profumeranno le strade. E il glicine dai grappoli violetti, la vite dal denso fogliame intrecceranno ghirlande fra le arcate dei portici e i pilastri delle terrazze.

Segezia, dall'intrepido cuore, che hai l'arche piene di grano e sei florida e bella come una sposa della Capitanata, non ti mancano oggi che i fiori sul balcone, la rosa tra i capelli.

STANIS RUINAS

no, sono le piccole case del centro, edifici pubblici o abitazioni private, come quelle coloniche. Tutte eguali di linea e di colore per dare risalto più vivo ai begli edifici, che con la maggiore varietà e ricchezza esprimono la loro funzione dominante.

L'architetto di Segezia, Concezio Petrucci, che con l'ingegno pronto e il lungo studio s'è fatto un bel nome nell'arte che tutte le arti assomma, ha sentito profondamente l'ambiente, uomini e natura: una sensibilità tutta mediterranea, una fantasia calda e insieme contenuta, una modernità non estrosa e sconcertante, ma che s'attiene alla tradizione e la ricorda e ravviva con motivi nuovi, semplici e freschi. Egli non s'è piccato ambiziosamente di creare qualcosa di eccezionale, da far allocchire il borghese e il villico. Ha impostato il piano generale di Segezia su uno schema semplice, elementare, che ricorda le piante romane dei centri di colonizzazione: « due grandi assi, come il cardo e il decumano, che partono ortogonalmente dalla piazza, rappresentano le direttrici di sviluppo della futura compagine urbana orientate, secondo la migliore insolazione ». Ha voluto e saputo creare un vero centro rurale, elegante, senza preziosità e barocchismi, per educare il gusto della

SEGEZIA – CANONICA E COMUNICAZIONE CON LA CHIESA. (*Fot. Vasari*)

# Turismo floristico

# SULLE ALPI

Sulla severa cinta alpina la spessa coltre nivale incombe con gli alti silenzi della morta stagione. I profili si ammorzano, i colori si occultano sotto la bianca uniformità del manto invernale: solo il ricordo, ora, può riaccostarci alla letizia della montagna nei suoi mirabili aspetti estivi.

Solo per esso rivivono in noi la successione delle silvestri convalli, dei severi apicchi, degli apocalittici ruinosi valloni rinserrati fra le architetture strane delle cuspidi dolomitiche. E, accanto, la letizia verde dei pascoli smaltati di mille colori; il vivido occhieggiare delle corolle, pur tra il nudo brecciaio dei mobili ghiaioni; la leggiadria dei policromi ciuffi che sporgono dall'arida roccia.

Forse di tra le pagine di un libro o di tra le pieghe di una missiva sporgerà un fiore appassito, misero relitto cui soltanto il ricordo potrà rendere alquanto della perduta bellezza. E non ultimo fra i molti argomenti che esso ci può suggerire è quello della flora alpina e dei suoi maliosi aspetti.

È esatto parlare di flora alpina? La risposta può essere negativa e positiva ad un tempo. Negativa, cioè, ove si tenga presente che, dei moltissimi componenti la cosiddetta flora alpina, ben pochi sono esclusivi delle Alpi e nella loro grande maggioranza li ritroviamo sotto altre latitudini. Positiva, se col termine di flora alpina vogliamo, invece, indicare quel complesso di caratteri che, anche allo sguardo dei profani, rivela un netto distacco tra la flora delle zone elevate e quella dei sottostanti orizzonti.

Quali leggi presiedono a questa netta differenziazione?

Per rispondere all'interrogativo è necessario ripercorrere col pensiero le mete delle nostre vacanze in montagna, risalire dal folto delle valli verso gli aperti pascoli, verso le pendici battute dal vento o lambite dagli incombenti nevai, verso gli acrocori rocciosi. Bisogna lasciarsi alle spalle le ultime scolte della vegetazione arborea, rappresentate, nelle Alpi occidentali, da radi Larici o da isolati e contorti esemplari di Pino Cembro, e in quelle orientali più sovente da basse cinture di Pino Mugo.

Più oltre, spesso troveremo l'intrico di una vegetazione cespugliosa e prostrata, costituita dall'Ontano verde, dal Rododendro, da alcuni Salici e da poche altre essenze arboree, vieppiù ridotte a forme nane man mano che ci innalzeremo, finché dinanzi a noi non sarà che una vegetazione erbacea. Occorrerà ora l'occhio dello specialista per discernere tra essa taluni rappresentanti della flora arborea, e potrà stupire di apprendere che appartiene pur sempre ai salici quell'umilissima pianticina (*Salix herbacea*), il cui apparato aereo si riduce a poche foglioline più piccole di un soldino, che crescono e custodiscono in mezzo a loro il modesto amento destinato alla riproduzione.

Siamo ora in quello che i botanici chiamano il *piano cacuminale dell'orizzonte alpino* (1).

« Nata nelle privazioni, figlia del bisogno, piccola pianta alpina, tu ti adatti alla condizione di una vita rude, che è tuttavia la fonte principale della tua gioia. Allora, e solamente allora, ti trovi a tuo completo agio, e puoi sorridere, come noi ti sappiamo capace di sorridere ». Così scriveva un poeta (2), già adombrando problemi la cui vastità poteva essere compresa dai botanici solo più tardi.

La pianta alpina è veramente figlia del bisogno o, per meglio dire, i caratteri che la differenziano sono una diretta conseguenza dell'ambiente in cui vive. Perciò fermeremo la nostra attenzione sul piano cacuminale, in quanto proprio qui i fattori che andremo esaminando agiscono con la massima intensità.

Quel che a prima vista più colpisce la nostra osservazione son le ridotte dimensioni delle piante alpine, in contrasto con le grandi dimensioni o la profusione dei fiori. Così negli alti pascoli – o talora anche sotto i 1000 m., quando l'incipiente primavera non ha rivestito ancora di verde il livido giallo delle stoppie bruciate dalle nevi invernali – molte volte abbiamo visto, pro-

---

(1) Il suo limite altitudinale varia notevolmente nelle Alpi a causa di molti fattori, e principalmente delle condizioni climatiche. Oscilla, cioè, fra i 1700 e i 2300 m., intorno ad una grande media di 2000, e si identifica abbastanza bene coll'isoterma + 10° del mese più caldo, che per le Alpi è il luglio. – Cfr. L. FENAROLI, Clima e Flora alpina in « Le Vie d'Italia », fasc. giugno 1930.

(2) *Sur les Alpes fleuries*, chap. V.: L'âme des fleurs alpines.

. . . ISOLATI E CONTORTI ESEMPLARI DI PINO CEMBRO (PAESAGGIO DELLE ALPI OCCIDENTALI).

fuse e occhieggianti, le grandi corolle campanulate della precoce *Gentiana acaulis*, splendide di un azzurro metallico che par riflettere il cielo, portate da un peduncolo pressoché nullo, inserito su una modesta rosetta di foglie appiattita sul terreno. Nelle stesse stazioni, verso il colmo della breve estate alpina, avremo spesso ammirato il leggiadro *Aster alpinum*, dal disco giallo e dalle grandi ligule violette, a portamento sempre più ridotto man mano che l'altezza aumenta. Più in alto ancora ci saremo talora soffermati in muta ammirazione dinnanzi a verdi cuscinetti come di muschio, che ammantano i massi rocciosi o fanno capolino tra le brulle zolle erbose, e quasi scompaiono sotto un fiotto di piccoli fiorellini stellati, varianti di colore tra il rosa e il porporino (*Silene acaulis*). Sulle rocce di natura silicea, fin verso i 3500 m., altre minutissime pianticine si dispongono in densi guancialetti trapunti di stelluzze rosate (*Androsace alpina*) o di fiorellini che ripetono e accentuano la vivace tinta celeste dei Miosotidi (*Eritrichium nanum*).

Il motivo della ridotta statura delle piante alpine si deve principalmente a tre fattori, due d'ordine meccanico e uno fisiologico. I primi sono il cospicuo peso dello strato di neve che grava su di esse durante il lungo inverno, e l'azione del vento che le obbliga a proteggersi con dense formazioni a cuscinetto, sporgendo il minimo possibile per non offrire presa alla sua violenza; il terzo è dato dall'estrema siccità dell'aria negli strati superiori, che costringe la pianta a cercar protezione nell'ambiente che circonda immediatamente la terra, ove l'aria è sempre carica di vapore acqueo.

Le brusche alternanze di freddo e di caldo che caratterizzano il clima delle montagne (1), e soprattutto l'intensa traspirazione che, in via normale, provocherebbero i raggi solari – date le condizioni termometriche che in talune ore del giorno assumono valori tropicali – sono pure elementi che concorrono ad imprimere alle piante alpine evidenti caratteri differenziali. Sono rosette di foglie, protette ai margini da rivestimenti calcarei o cerosi, come in molte *Saxifraghe*; sono foglie succolente raccolte in densi getti emisferici, come nei *Sempervivum*; sono indumenti pelosi o sericei, di cui ci dànno palese esempio la nota Stella Alpina, taluni *Hieracium*, l'*Anemone vernalis*, e le rappresentanti nivali delle *Achillee*, delle *Artemisie*, delle *Androsaci*.

(1) *De Saussure* stabiliva, ad esempio, sul Monte Bianco, a 4807 m., una temperatura all'ombra di 6,2° e al sole di 87,0°, con uno sbalzo, cioè, di 80,8°.

POTRÀ STUPIRE I PROFANI APPRENDERE CHE QUESTA PIANTA APPARTIENE PUR SEMPRE AL SALICI... («SALIX HERBACEA»).

... LE ULTIME SCOLTE DELLA VEGETAZIONE ARBOREA... (BASSE CINTURE DI PINO MUGO, NELLE DOLOMITI DI BRENTA).

Parrebbe in contrasto con questi aspetti la vistosità dei fiori di talune specie, ma bisogna tener conto dell'importanza che ha la funzione vessillifera al fine della riproduzione. Poche sono in montagna le specie anemofile, quelle, cioè, che affidano al vento il polline destinato alla fecondazione. In maggioranza sono entomofile, hanno bisogno dell'intelligente operosità degli insetti pronubi, e la fauna dei piccoli paraninfi alati non è mai molto copiosa nelle alte regioni. Da qui la necessità, per le piante alpine, di fare sfoggio di colori e profumi, di offrire copioso nettare, di foggiare gli organi fiorali in modo da dare ricetto agli insetti durante le gelide notti, per affidare poi loro il tenue e prezioso carico del polline fecondatore. D'altra parte, la stessa vistosità di taluni fiori è spesso un semplice inganno dei nostri sensi, determinato dal contrasto con la riduzione degli altri organi vegetativi.

Qualcosa di nuovo ci diranno pure le piante alpine, se cercheremo di sradicarle: noteremo, cioè, che, in contrapposto alla piccola taglia delle parti vegetative aeree, gli apparati radicali sono spesso assai sviluppati. Necessità di abbarbicarsi tenacemente al terreno o di penetrare lungo le fenditure delle rocce per resistere all'azione del vento, di attingere il più profondamente possibile la linfa vitale negata dalle scarse precipitazioni e dal rapido prosciugamento in superficie, sono gli elementi che maggiormente concorrono a determinare questo impensato sviluppo degli apparati radicali. Ecco perché la montagna non fa posto che assai scarsamente a specie annue, negate ad ogni possibilità di vita anche dalla brevità della luminosa estate alpina.

Potrà stupire l'affermazione che certi cuscinetti emisferici di *Silene acaulis*, che hanno qualche centimetro di sviluppo, sono il prodotto di un paziente, tenace lavoro di decenni, talora addirittura di secoli. Costrette a vivere su un terreno continuamente lavato dalle piogge o dallo sciogliersi delle nevi, in cui solo in scarsissimo numero si sviluppano i microrganismi destinati alla vita dei vegetali, le piante alpine devono saper bastare a se stesse, rinunciando a quel mutualismo organico di cui si giovano in via normale le loro compagne dei climi più favoriti. Perciò devono vegetare, per lunghissimi periodi, tenacemente assimilando, lavorando, immagazzinando quel tanto di materiali di riserva che consenta loro di offrire al bacio del sole il piccolo tesoro dei fiori durante la breve estate alpina.

E tanto si mortificano durante la lunga attesa, quanto sono sollecite e impazienti al tornare della buona stazione. Non v'è tempo da perdere: il complesso ciclo biologico dello sviluppo dei fiori, della fecondazione, della disseminazione, va intieramente compiuto prima che sopravvenga la lunga notte invernale. Ce ne dà esem-

... IL LEGGIADRO «ASTER ALPINUS», DAL DISCO GIALLO E LE GRANDI LIGULE VIOLETTE... (*Fot. A. Zardini*)

pio il *Ranunculus glacialis*, che, presagendo il diminuire della opprimente massa nevosa, tosto spinge i nuovi germogli a forare la coltrice diaccia, per essere pronto a profondere le sue belle corolle bianco-rosate. E più ancora la *Soldanella alpina*, capace addirittura di sviluppare quel tanto di calore che consenta al caule di perforare la neve, in anticipo sul completo scioglimento delle tarde lingue nevose.

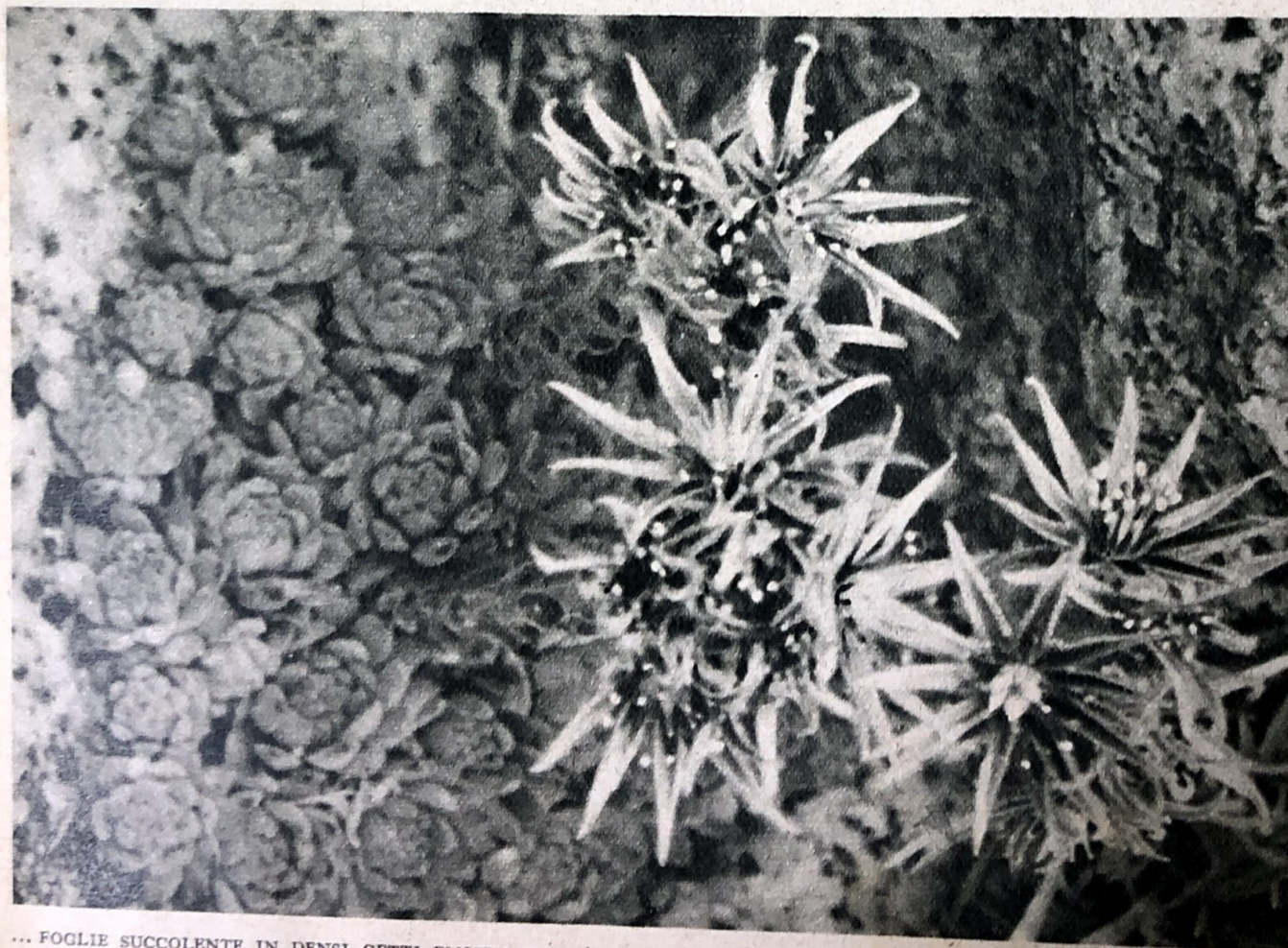
Tale è la vita delle minuscole piante alpine, che ci appaiono come rappresentanti la vittoria degli individui più adatti, più vigorosi, più fecondi, sulle forme meno capaci di adattarsi al difficile ambiente.

La rassegna di questi caratteri ci consentirà ora di comprendere più facilmente come, dei moltissimi componenti la cosiddetta flora alpina, pochi sono esclusivi delle Alpi, mentre nella maggioranza li ritroviamo sotto altre latitudini.

I fenomeni meccanici e fisici, che abbiamo visto capaci di plasmare e sostanzialmente modificare i caratteri delle piante alpine, si ripetono verso le latitudini boreali ed agiscono nello stesso modo, determinando analoga selezione.

L'aggraziata *Soldanella alpina*, profusa da noi entro limiti variabili fra i 1000 e i 2600 m., potremmo coglierla presso le rive del mare, nelle riparate insenature dei calmi fiordi norvegesi. Pochi avranno presente che tra il materiale scientifico recato dalla spedizione polare del Duca degli Abruzzi figurano esemplari còlti nella Terra di Francesco Giuseppe e in Groenlandia, di quella stessa *Saxifraga oppositifolia* che sulle Alpi sciorina al sole i suoi eleganti fiorellini azzurro-porporini fra i 2000 e i 3000 m., prediligendo le rocce umide ed il limo depositato dai ghiacciai. Molti, invece, avranno forse notato una certa identità di ambiente tra gli aridi pascoli delle nostre Alpi e le tundre delle regioni boreali, presentateci dai due ultimi filmi finora apparsi, che hanno a sfondo le terre artiche. La graziosa *Saxifraga* abbarbicata ad una roccia e percossa dal vento, fuggevolmente intravvista in « Eskimo », è probabilmente la rupicola e circumpolare *Saxifraga Aizoon*, comune sulle Alpi fra i 1000 e i 2600 m.; e le candide o rosate ombrellette che agghindano i pascoli ancor chiazzati di neve, percorsi da mandrie di renne guidate dai

... VERSO LE LATITUDINI BOREALI E SULLE ALPI L'AGGRAZIATA «SOLDANELLA ALPINA»... (*Fot. A. Zardini*)

... INDUMENTI PELOSI O SERICEI, COME NELL' « ANEMONE VERNALIS »... (*Fot. A. Zardini*)

... FOGLIE SUCCOLENTE IN DENSI GETTI EMISFERICI... (« SEMPERVIVUM MONTANUM »). (*Fot. F. Lomini*)

... LA LETIZIA SERENA DI QUEL FIORITO SORRISO CHE SALUTA LA VITTORIA SULLE ASPERITÀ DELLA VITA... (« ERIOFORETO » SULLE PRODE DI UN LAGHETTO ALPINO). (*Fot. Steiner Ed. Sacat-Torino*)

Lapponi di « Làila », sono probabilmente di quello stesso *Ligusticum mutellinoides*, che possiamo ritrovare tanto sulle Alpi fra i 2000 e i 3300 m., quanto nella Russia del Nord e in Siberia.

A che cosa dobbiamo questa promiscuità di specie, queste affinità floristiche?

Per avere una risposta dobbiamo risalire a quella lontana èra, ai primordi dell'epoca quaternaria, in cui, sotto la morsa del gelo – per l'estendersi della calotta glaciale che calava ad invadere la grande pianura germanica, mentre ghiacciai giganti si formavano, in direzione parallela, sulle Alpi, discendendone soprattutto i versanti settentrionali – così come gli uomini, migrarono le piante. Poiché anch'esse camminano, a modo loro, nel senso che al lento avanzare della bianca morte ebbero campo di sfuggire le giovani generazioni nate dai semi dispersi dalla pianta madre il più lontano possibile e nella direzione maggiormente favorevole.

La migrazione ebbe termine nella zona compresa fra le due grandi barriere di ghiaccio affacciate, ed in questo – che i botanici chiamarono « territorio di mescolanza della flora arcto-alpina » – i sopravvissuti, quelli che più avevano saputo adattarsi al difficile ambiente, vissero promiscui, modellati dalle stesse vicissitudini a quella analogia di caratteri che abbiamo visto essere particolare della flora alpina.

Al fenomeno glaciale, in conseguenza di mutate condizioni climatiche, successe un movimento di graduale *ritiro*, che le piante man mano seguirono verso le antiche dimore, alla ricerca dell'ambiente per loro adatto, dividendosi in due distinte correnti, non già secondo i luoghi d'origine, ma secondo l'area che avevano occupata. Ecco perché sulle Alpi noi ritroviamo, promiscue a piante di pretta origine alpina, altre delle regioni boreali, che l'affinità dei caratteri non consentirebbe di differenziare, se non soccorresse l'ausilio della loro attuale distribuzione.

La nostra scorribanda è finita. Ma alla prossima estate, quando ritorneremo verso la solennità dell'invitto baluardo che recinge la nostra Terra, guarderemo forse con altro occhio al vivace presidio così sollecito a sciorinare al sole il lieto tesoro delle sue corolle, dei suoi colori, dei suoi profumi. Quanto breve ci parrà il nostro tragitto, rispetto a quello delle antiche generazioni di molti di questi umili rappresentanti del mondo vegetale; e quanto parlerà ai nostri sensi la loro tenace difesa di un piccolo posto al sole, la paziente, eppur laboriosa attesa, e soprattutto la letizia serena di quel fiorito sorriso che saluta la vittoria sulle asperità della vita!

NINO ARIETTI

# IL R. ISTITUTO CENTRALE DEL RESTAURO

Il 18 ottobre 1941 il Ministro Bottai inaugurava a Roma il R. Istituto Centrale del Restauro, per la tutela e la conservazione del patrimonio artistico italiano.

Nel maggio 1942 erano già presentati al pubblico i primi dipinti restaurati: otto opere di pittori senesi dal Trecento agli inizi del Cinquecento, acquistati dallo Stato per la R. Pinacoteca di Siena.

In ottobre ha cominciato a funzionare la Scuola di Restauro.

Il 16 novembre è stata aperta, nelle sale dell'Istituto, una seconda mostra di dipinti, una «personale» – si potrebbe dire – di Antonello da Messina, alla quale, per il nome dell'autore e la superba bellezza delle opere restituite al loro splendore, è arriso un successo unanime di pubblico e di critica.

Questa, in sintesi, nel suo primo anno di vita, l'opera dell'Istituto del Restauro. Nato in momenti non facili, in tempi di dura guerra, tuttavia non appare anacronistico, perché – come disse il Ministro all'inaugurazione – indirizza la sua attività a salvare il glorioso patrimonio artistico, che rappresenta una parte così fondamentale della civiltà italiana, e in quest'opera di tutela e di conservazione conduce anch'esso la sua guerra: guerra contro l'empirismo, la faciloneria, il dilettantismo, altrettante cause di irrimediabili perdite di opere d'arte.

Ma in che modo esso funziona? Quali sono i concetti, quale la tecnica, quali gli accorgimenti che l'Istituto applica per «conservare» l'opera d'arte? Per quali fasi è passato nei suoi laboratori l'*Ecce Homo* di Antonello, questa meravigliosa tavola dove nel divino volto del Redentore vedi come trasfuso tutto il dolore del mondo, o l'altrettanto mirabile *Annunziata*, il cui plastico rilievo era stato appiattito dai successivi restauri e dalle vecchie puliture?

È ciò che tenteremo di spiegare al lettore.

L'Istituto ha sede in un grande edificio, sulla piazza S. Francesco di Paola. Tutti i Romani lo conoscono, perché fino a poco tempo fa vi si recavano a pagare le tasse. Chi è stato a Roma lo avrà probabilmente visto percorrendo la strada a scalini e la galleria che da via Cavour salgono a S. Pietro in Vincoli, dov'è il *Mosè* di Michelangelo, o di fianco per andare da via Nazionale al Colosseo. Un palazzo a intonaco ocra, con un bianco portale di travertino, su cui una targa indica la sua nuova destinazione. A destra lo limita la seicentesca chiesa di S. Francesco, a sinistra un corpo più scuro e più antico, che in alto s'allieta con «la loggia di Lucrezia Borgia», come il popolo chiama ancora il balcone con le tre eleganti finestre che sovrastano alla gradinata. E proprio nella suggestiva sala cui esse dànno luce faremo la prima sosta all'Istituto del Restauro, perché da essa, dov'è lo studio del direttore, comincia la nostra visita.

## *I compiti dell'Istituto.*

Accogliente e sorridente, il prof. Cesare Brandi, che è un valoroso storico d'arte, ci commenta con arguzia la storia dell'Istituto.

«Un tal Pizzullo – ci narra – vendè ai frati minori di Calabria Citra questo suo palazzo, che nei suoi quattro piani ospita oggi il nostro Istituto. Sede anche elegante ora, vedrete, e severa, dove un giorno non lontano si pagavano le imposte, che, come si sa, servono a *restaurare* l'erario. E i frati minori vi sognarono il *restauro* della povertà. Ora, infine, vi si *restaurano* davvero le opere d'arte. È un destino che nel palazzo del Pizzullo qualcosa si debba sempre restaurare...».

Poi il direttore passa ad illustrarci i compiti del suo Istituto.

«Esso doveva soddisfare a tre esigenze fondamentali: primo, assicurare al restauro delle opere d'arte tutti i mezzi sussidiari della scienza moderna; secondo, promuovere e intensificare le ricerche sui metodi di restauro e sulle materie autarchiche da impiegare; terzo, formare gradatamente una maestranza di restauratori che garantisse la diffusione dei metodi scientifici elaborati dall'Istituto.

Alla direzione di esso Giuseppe Bottai ha voluto uno storico d'arte, e non un restauratore, «perché solo la mente dello storico d'arte può equilibrare responsabilità e conoscenza nel rispetto dell'opera, che egli prima indaga nella sua genealogia storica, nella sua essenza stilistica, nelle sue rievocabili vicende. E solo il critico può valutare e contemperare le esigenze, spesso persino divergenti, che la storia, il dovere d'una

LA SEDE DEL R. ISTITUTO CENTRALE DEL RESTAURO A ROMA, IN PIAZZA S. FRANCESCO DI PAOLA, TRA LA SEICENTESCA CHIESA DI S. FRANCESCO E IL CORPO DELLE «CASE BORGIANE».

conservazione integrale, la sicurezza nel tempo addensano sull'opera che si deve tutelare. Il restauratore sia un tecnico fidato, esperto, scrupoloso, accorto, un tecnico tanto migliore quanto più sensibile alle qualità dell'opera; ma un tecnico obbediente, e non pretenda di sostituirsi all'autore dell'opera, né d'integrarla. Non vogliamo più pittori falliti che sfogano sui capolavori del passato i rimpianti d'una mancata carriera ».

Parole saggie e propositi esemplari, che stanno già dando i loro frutti. Ma ora che sappiamo ciò che il restauratore *non deve* fare, assistiamo al suo lavoro e vediamo che cosa fa e come lo fa.

## *Restauratori all'opera.*

Dall'appartamento di Lucrezia e del Valentino si scende a pianterreno, dove, in una serie di locali spaziosi e razionalmente illuminati, i quattro restauratori dell'Istituto attendono a curare i loro... infermi. Sull'ingresso alle sale una frase del Duce, che potrebbe servire d'insegna, accoglie il visitatore e lo predispone all'ambiente:

*« L'arte è per noi un bisogno primordiale ed essenziale della vita e la stessa umanità nostra, lo stesso nostro passato incancellabile ».*

Entriamo: la prima impressione è di trovarci in uno studio di pittore: finestre a settentrione, tendaggi per regolar la luce, cavalletti con tele montate, qualche cornice attorno; la seconda è di essere capitati, invece, in un laboratorio di chimica o, meglio, nel retro di una farmacia, tante sono le bottiglie, le boccette, le ampolline sui ripiani alle pareti, da cui emanano odori di solventi e di resine. Poi lampade a spirito e fornelli, una grande abbondanza di perette di gomma (servono a fare instillazioni negli affreschi), uno strano congegno che ha tutta l'apparenza di un ferro chirurgico (ed è, infatti, un termocauterio elettrico, applicato sopra un'unghia metallica a punta di sci, che viene adoperato per « stirare » a caldo le tele); tutto un armamentario di raschietti, spatole, punteruoli sui tavoli di lavoro, inframmezzati con vasetti di mèstiche, tamponi di cotone, frammenti di spugna.

Seguiamo un'operazione apparentemente facile, ma che del restauro costituisce la pericolosa fase finale: la pulitura di un dipinto. Il restauratore la esegue passando con mano leggera sulla tela un raschietto, che somiglia e forse è un normale bisturi. Talora può meglio convenir questo mezzo che adoperare un solvente, perché, a differenza di questo, portato dalla sua stessa natura a sciogliere senza discriminar troppo e a « snervare » il quadro, il bisturi consente di asportare nei vari punti solo lo stretto necessario, rivelando e lasciando inalterata la patina in tutta la sua morbidezza.

LATO EST DEL PALAZZO DELL'ISTITUTO DEL RESTAURO, CON LA GRADINATA E IL VOLTONE DI ACCESSO ALLA RETROSTANTE PIAZZA DI S. PIETRO IN VINCOLI. A SINISTRA, LA « LOGGIA DI LUCREZIA BORGIA ».

## *Dalle tele e dalle tavole...*

Del resto, per ogni quadro il metodo di cura è ben precisato fin dall'inizio del lavoro. Qui, come s'è detto, se n'è vista la fase finale. Ma dalla cosiddetta « scheda di consegna per restauro » del dipinto, la quale potrebbe dirsi la sua « cartella clinica », che lo accompagna in tutto il periodo di soggiorno e di cura nell'Istituto, possiamo farci un'idea delle operazioni precedenti, perché, oltre alle generalità dell'opera (autore, titolo, caratteristiche varie, provenienza e così via) e al suo stato di conservazione, vi sono indicati i « provvedimenti di restauro ». La cartella è corredata da due fotografie in grande formato: una tutta annotata dal direttore con segni e inchiostri colorati: circoletti, contorni, curve, linee spezzate, che delimitano le *ridipinture*, le *sollevazioni* del colore, le *lacune* del dipinto; l'altra, senza note, che serve di riscontro e di controllo.

Le ridipinture vengono raschiate, le sollevazioni riabbassate, facendo aderire nuovamente lo strato di colore al sopporto con opportuni leganti e con pressioni a caldo o a freddo, secondo i casi; le lacune sono per lo più accompagnate con tinte neutre all'acquerello, in modo che restino ancora riconoscibili, ma meno evidenti e stridenti col resto.

Altro intervento, talora necessario, è costituito dalla « foderatura », quando la tela originaria sia mal ridotta e pericolante per abrasioni, strappi, corrosioni, muffe, umidità, esalazioni chimiche ed altri consimili agenti distruttori.

Per i dipinti su tavola, altri pensieri è sempre pronto a darli il legno, facilmente soggetto a tarlarsi, a fessurarsi, a curvarsi, per la diversa azione dell'umidità sulle sue facce.

Per ridurre la curvatura si ricorre a presse speciali, che consentono di esercitare e regolar le pressioni nei vari punti della tavola, a cui poi si applica – per tenerla in sesto – un'armatura di legno, generalmente larice o pispàino, che meglio resistono all'umidità. L'armatura è fatta a griglia, con i « dritti » che vengono fissati alla tavola nel senso delle fibre, e le traverse ortogonali scorrevoli negli incavi dei dritti, in modo da premere sulla tavola, ma senza impedirne la dilatazione laterale, che, ostacolata, finirebbe con lo spezzare l'armatura. E allora il rimedio sarebbe peggiore del male. Nell'altro senso, invece, quello delle fibre, la dilatazione è minima e, quindi, dritti e tavola possono restar solidali, senza contrastarsi a vicenda.

## *...agli affreschi distaccati.*

Il contiguo laboratorio, dove si sanano gli affreschi, ci porta in tutt'altro ambiente. Intanto, le dimensioni non comuni delle opere da restaurare hanno richiesto più spazio e, quindi,

sale invece di stanze; poi grandi massicci tavoli hanno sostituito i cavalletti, e dal soffitto numerosi lucernari di vetro-cemento lasciano filtrare, da schermi di velo bianco, una luce diffusa senz'ombre. Come in una sala operatoria. Anche alle pareti velature e tendaggi ammorbidiscono raggi diretti e riverberi. E i camici bianchi dei restauratori e il tavolo dove uno è chino sul dorso dell'affresco rovesciato, e i ferri accanto favoriscono l'associazione mentale. In effetti, sono anch'essi chirurghi dall'occhio vigile e dalla mano lieve.

In questo momento il lavoro è sul rovescio dell'affresco, che viene eguagliato e ripulito dai «soprossi» di malta – che gli sono rimasti attaccati all'atto del distacco dalla parete – mediante raspe piane e curve, spatole, coltelli, martelline, spazzole più o meno ruvide. Preparata così la superficie, la si consolida e le si dà un nuovo sopporto, incollandole sopra prima un velo, poi uno o più teli di canapa a rinforzo.

Ma per capir bene tutto il procedimento converrà rifarci un po' indietro, quando l'affresco deteriorato era ancora al suo posto.

Prima operazione, fissar le parti pericolanti. Le grosse scaglie vengono iniettate con resine adesive, inalterabili all'umidità; le piccole sono sottoposte a vaporizzazioni locali e poi fatte riaderire, «ridotte», con leggere pressioni.

Ora si tratta di staccare dalla parete e di portar giù l'affresco, per restaurarlo a fondo in laboratorio.

Come si fa? Si procede all'«incollaggio» dell'affresco, applicandogli sopra un sopporto provvisorio di tela, «nutrito» – se necessario, per dargli consistenza – con più mani di colla: una colla solubile in acqua, che andrà poi allontanata.

Terza operazione: il distacco dell'affresco. Pian piano, agendo con leggere trazioni sulla tela e cominciando dagli angoli, si tira via da muro o solo il colore, se sotto c'è – come spesso capita – un altro dipinto (affresco «in palinsesto»), o tutto l'intonaco fino all'arricciatura.

Si trasporta il degente in clinica e lo si depone, colore in giù, sopra un tavolo, lo si raschia, lo si liscia sul dorso (la fase in cui l'abbiamo sorpreso), per incollargli sopra, che poi sarebbe il di sotto vero (il *verso* del dipinto), un'altra tela, questa con funzione di rinforzo e sopporto definitivo. Perciò la si assicura con una colla più stabile e inalterabile all'acqua, sempre a causa di un'eventuale umidità della parete, che è generalmente la fonte di tutti i mali. Si rovescia il paziente, s'inumidisce, si distacca il bendaggio sul... petto, ora che c'è l'altro alle... spalle a tenerlo fermo come un'ingessatura, e tornato in vista il colore, si procede al suo restauro. Sempre con la più

IL BALCONE E LE FINESTRE DELLA «LOGGIA DI LUCREZIA BORGIA» DÀNNO LUCE ALLO STUDIO DEL DIRETTORE DELL'ISTITUTO.

« LA CARITÀ » DEL BRESCIANINO (SIENA, R. PINACOTECA), PRIMA E DOPO IL RESTAURO. NOTARE NEL BRACCIO SINISTRO DELLA FIGURA UN « PENTIMENTO » DELL'AUTORE, DIMOSTRATO COME TALE ALL'ESAME RADIOGRAFICO.

grande attenzione, sempre con lo stesso imperativo: conservare, non rifare.

Intanto, nell'annessa officina dei falegnami è stato preparato su misura un telaio di legno sagomato e quadrettato, su cui verrà teso il dipinto e fermato ai quadretti con piccoli attacchi di nastro gommato. Nel caso di affresco con l'intonaco, si usa un sopporto più robusto di tela metallica.

Altro non resta da fare che trasportare ancora il tutto sulla parete; e ne risulterà anche il vantaggio dell'intercapedine d'aria che, fra legno e muro, eviterà al reduce guarito ogni dannosa infiltrazione d'acqua.

## *Gabinetti scientifici.*

Tele, tavole, affreschi... Ora che, in linea generale, s'è visto come si procede al loro restauro, ora che si ha un'idea della perizia e dell'oculata prudenza che occorrono all'operatore perché la sua mano, che deve salvare un dipinto, non ne affretti invece la fine, vediamo anche di quali altri mezzi si vale oggi la tecnica del restauro per fugare dubbi, individuare guasti, confermare diagnosi, stabilire rimedi, soggetto per soggetto, caso per caso, punto per punto. Lasciamo il pianterreno per salire ai gabinetti di fisica e di chimica.

Un piano intero, una fila di sale alte e spaziose, a cui, senza risparmio di spazio e di luce, s'accede da un lungo corridoio a vetrate, che fa pensare agli antichi loggiati conventuali. Ma dentro più nulla d'antico, se non le volte che, per contrasto, accentuano la lineare modernità dell'insieme. Laboratori che hanno dello studio e del salotto, tanto sono accoglienti, attrezzati col più perfetto arredamento scientifico, completi e rifiniti a regola d'arte anche nei più minuti particolari. Congegni ottici per le più diverse indagini, alcuni riconoscibili come strani e complessi microscopi, altri più misteriosi e sconosciuti; bilance in doppie custodie di vetro, manovrabili dall'esterno, sensibili al decimillesimo di grammo (tanta materia quanta può restarne sulla punta di uno spillo! un grano di polvere!), isolate dall'ambiente come pendoli di

sismografi; fiale, ampolle, volute, serpentine in vetro di Murano, che luccicano come preziosi sopramobili fra le cromature degli apparecchi, sui piani di cristallo nero dei tavoli, contro le maioliche a tinte tenui delle pareti. Tutto lustro, tutto specchiante.

Non per nulla siamo in un istituto dove l'arte è di casa. Certo si è che di laboratori come questi se ne contano pochi in Italia e all'estero, e dev'essere un piacere e una soddisfazione grande lavorare qua dentro. Vi si attende a ricerche sulle sostanze più adatte al restauro; si saggiano nuovi prodotti autarchici; si studiano gli antichi colori, le mestiche, le vernici (questo delle vernici è oggi uno dei più importanti problemi da risolvere, perché la guerra ha rarefatto sul mercato tutte le gomme e le resine di provenienza esotica); si compiono indagini sussidiarie sui dipinti; si esaminano le opere sotto le varie luci, dall'ultravioletto alla fiamma gialla del sodio, dall'infrarosso ai raggi Röntgen.

Il prof. Selim Augusti, dirigente dei gabinetti, ci spiega che tutte le ricerche che vi si compiono si possono raggruppare in due categorie generali: ricerche *sul quadro*, che competono per lo più alla fisica; ricerche *sul colore*, che spettano in prevalenza alla chimica. Poi, siccome la migliore spiegazione è sempre data dall'esempio, passa a mostrarci in opera qualcuna delle sue misteriose luci rivelatrici.

Ultravioletto. Grande calotta che scende giù dal soffitto quasi a coprire un tavolo. Groviglio di tubi ondulati e di alette metalliche nel fuoco del concavo specchio, buio, scatto di un interruttore, innesco del mercurio nell'ampolla di quarzo, flusso dell'invisibile radiazione attraverso uno schermo di scuro cristallo opaco alle luci visibili. Solo un po' di violaceo filtra nella sala: le nostre labbra sono livide, i volti esangui; gli occhi, dalle cornee bianchissime, paiono illuminati da dentro, le unghie si staccano fosforiche dalla carne, i denti scintillano calcinosi.

ANTONELLO DA MESSINA (1430-1476): L'«ANNUNZIATA», DEL MUSEO NAZIONALE DI PALERMO.

## *Radiazioni inquisitrici dei Raggi X.*

Troppo macabro. Ci allontaniamo dallo sconcertante flusso, e più che alle nostre metamorfosi badiamo a quelle del dipinto in esame, riverso sul tavolo. Chi riconosce più i suoi colori? Di colpo offuscati e mutati, mentre fluorescenze e chiarori si destano improvvisi sulla tela, qui rivelando una macchia, là un ritocco, in quell'angolo una sovrapposizione, in basso un rifacimento.

Raggi X. Sebbene scoperti da mezzo secolo, un po' di mistero lo evocano sempre, perché mostrano l'invisibile interno, il segreto stesso della materia. Qui fanno da inquisitori, da giudici infallibili. Il sopporto di un dipinto, formato di tela o di legno, si lascia facilmente attraversare dai raggi X, ai quali le sostanze di peso atomico poco elevato, come appunto le organiche, sono molto permeabili, a differenza dello strato colorato. Così, pitture a base di colori di piombo, mercurio, zinco presentano «ai raggi» zone opache; colori di cobalto, cromo e ferro

UN BEL RESTAURO DI UN'OPERA STUPENDA: LA «PRESENTAZIONE AL TEMPIO» DI GIOVANNI DA PAOLO (139...–1482).

appaiono grigi; colori vegetali e di anilina sono trasparenti. Tenendo conto che fino al secolo XVI i colori maggiormente in uso furono quelli dei metalli pesanti, il ritocco di un quadro antico eseguito con colori moderni vegetali o a base di aniline è facilmente svelato dai raggi Röntgen, perché le zone rifatte appariranno chiare in mezzo a regioni completamente oscure.

Ad esempio, nella *Carità* del Brescianino è stato possibile documentare, coi raggi X, un pentimento dell'autore nel braccio sinistro della figura. La manica appare rimpiccolita dal gomito al polso e la parte « tagliata » è ben riconoscibile come una banda più scura, che delimita un effetto d'ombra. Si poteva pensare a un rifacimento posteriore, ma le stesse trasparenze e opacità delle due parti e un altro « pentimento » intermedio hanno mostrato che l'opera fu di una sola mano.

Andiamo avanti. Raggi infrarossi. Altre radiazioni invisibili, che indirettamente ci fanno vedere ciò che il nostro occhio non vede. Li emette ogni corpo caldo, una comune lampada elettrica a incandescenza è prima una sorgente di infrarossi, poi di flusso luminoso. Sono, appunto, questi raggi calorifici che, attraversan-

ANTONELLO DA MESSINA: «L'ECCE HOMO» DEL COLLEGIO ALBERONI DI PIACENZA, PRIMA DEL RESTAURO.

dipinto, le parti staccate, le rugosità, le ondulazioni, con un contrasto netto, come in un terreno mosso e accidentato al primo levar del sole, quando i raggi lo prendono di taglio. Impressione che viene istintiva esaminando pitture di ricco impasto al pinacoscopio (un microscopio privo di piede, che si adatta direttamente sul dipinto ed ha un dispositivo speciale per l'illuminazione a luce diretta o a luce radente). Con quest'ultima, le grinze, le crepe, le rughe appariscono ingigantite, mentre si rendono visibili le pennellate: altro elemento, insieme alle impronte digitali, per risolvere casi dubbi, convalidare o infirmare paternità discusse, sventare tentativi di frode. Ma anche quando non c'è da inquisire né da condannar nessuno, l'esame della pennellata ha la più grande importanza per lo studioso d'arte, perché rappresenta un mezzo immediato per approfondire la conoscenza dello stile di un pittore e magari fissar l'epoca della sua opera. La pennellata cambia con l'età, più che la scrittura; Mancini, per fare un nome, ne ebbe tre nella sua vita.

do il dipinto, vengono diversamente assorbiti secondo la costituzione atomica dei colori, e perciò offrono un criterio per distinguere nuovi da antichi impasti.

Coi raggi infrarossi si possono pure eseguire, com'è noto, caratteristiche fotografie. Si sa che « forano » la nebbia, consentono di ritrarre montagne lontane centinaia di chilometri, trasformano paesaggi al sole in fantomatici motivi luminosi. Orbene, si usano con successo anche per fotografare dipinti, perché dànno particolari e segreti non rivelati dalla luce normale, permettendo di fissarli su lastra come in un documento.

Altra luce monocromatica utilissima in queste indagini ottiche è quella gialla del sodio, perché annulla il colore, lasciando inalterato il disegno. Lo isola, lo pone in evidenza senza più cause perturbatrici, come certe polveri impalpabili della polizia scientifica fanno risaltare le impronte digitali dell'antico o moderno Maestro, rimaste per avventura sul quadro.

La luce radente del Perez mette in rilievo, invece, i differenti spessori della superficie del

## *Analisi degli antichi colori.*

Anche a fermarci qui alle luci e alle indagini ottiche, si capisce che questo reparto offre a quello propriamente detto del restauro un contributo di prim'ordine, un orientamento o una conferma, una riprova, talora una prova che mancava. Non solo, ma da questa prima osservazione – e in particolare ai raggi X e alla luce radente – si trae un criterio per stabilire i successivi mezzi d'indagine, come quelli chimici sul colore.

« L'analisi chimica – precisa il prof. Augusti, facendoci strada fra soluzioni che si stanno concentrando, liquidi che bollono, crogiolini arroventati: prima nel dominio della luce, ora in quello del fuoco – è specialmente diretta allo studio della tecnica del restauro, perché solo conoscendo esattamente la composizione dei materiali usati dal pittore si può procedere tranquilli al restauro della sua pittura, senza tema di danneggiarla.

« Senonché, per un dipinto non si possono adot-

tare gli abituali procedimenti dell'analisi chimica, che può disporre di quantità relativamente grandi di sostanza, mentre noi non abbiamo che frammenti – ed è già molto, nel caso di affreschi – o granellini di colore asportati dal quadro con somma cura per evitare ogni malanno.

« Con tutto questo, anzi, malgrado questo, l'analisi microchimica e la spettrografica, che possono individuare tracce infinitesime di sostanza, ci permettono di definir la natura dei colori usati dagli antichi Maestri e di scoprirne le alterazioni. Anzi, stiamo istituendo un campionario dei colori, una « cartella cromatica » per ogni singolo autore, che andrà ad aggiungersi alle schedine della sua pennellata e delle sue impronte digitali.

« Per citare un esempio – conclude l'interlocutore – i verdi sono ossidi di cromo o di zinco e cobalto; ma il verde del Veronese è un sale di rame alterabile al contatto di altri colori... e dal rame viene anche questo polverino verde, un po' del primitivo azzurro degli affreschi di Cimabue ad Assisi, passato da azzurrite a malachite ».

ANTONELLO DA MESSINA: « L'ECCE HOMO », DEL COLLEGIO ALBERONI DI PIACENZA, DURANTE UNA FASE DEL RESTAURO.

## *Ausilio della fotografia.*

Un cenno a parte merita ora il gabinetto fotografico, perché la fotografia interviene ad ogni momento, come si può dedurre da quanto s'è detto incidentalmente parlando della scheda per il restauro di ogni dipinto che entra all'Istituto, e poco fa delle documentazioni con le varie luci. Il quadro sarà ormai lontano, tornato al suo posto, rinvigorito e ringiovanito, spesso irriconoscibile; ma qui, negli archivi, resteranno di esso immagini su immagini, che all'esperto lo faranno conoscere meglio che di presenza (in buona e in cattiva luce, saremmo tentati di dire, ripensando all'implacabile inquisizione di certi raggi) nei suoi momenti brutti e nelle ore liete, da qualche difficile operazione alla ricuperata salute.

In fondo, chi ha visto un laboratorio di fotoriproduzione e stampa può immaginarsi anche questo a indirizzo scientifico e documentario: apparecchi a soffietto mobili in tutti i sensi, obiettivi intercambiabili, cavalletti sollevabili, costellazioni di riflettori al soffitto e alle pareti, lampade ad arco e a luce solare, schermi e diffusori, camere per ingrandimenti, complessi per selezione tricromica... Ma l'impianto è più sistematico, più completo; è integrato, per la parte ottica, da un gabinetto di fisica; non ha fini di lucro: tutt'un insieme di circostanze che lo pongono in grado di attendere anche a lavori originali, oltre a quelli, che non sono pochi, della sua normale attività. Un'attività che si svolge in diverse direzioni: fotografia in nero, fotografia a colori, tricromia, radiografia, fotografia coi raggi ultravioletti, coi raggi infrarossi, a luce radente, a luce polarizzata, macrofotografia e microfotografia, diapositive in nero e a colori. Perché l'Istituto ha anche una sala per conferenze e proiezioni; e naturalmente il gabinetto fotografico le provvede il materiale illustrativo; come è sempre la fotografia che dà l'essenziale all'archivio e allo schedario dell'Istituto.

Val la pena di visitarli, anche se schede e archivi abbiano sempre un che di burocratico e d'incasellato, che non invita alla confidenza.

Infatti, ne varcate la soglia con poco entusiasmo e tanto per dire d'aver visto tutto. Ma dopo entrati vi ricredete. Cominciate a chiedere di questo o di quel pittore, ma senza convinzione, magari per mettère in imbarazzo la gentile archivista. Ci sarà? E lo troverà subito? Ma dove si sarà cacciato? Poi, quando, obbedienti, salteranno fuori le schedine suddivise per autore e località, e a diverse tinte, coi rinvii alle rispettive cartelle delle fotografie, e queste vi riferiranno di ogni opera passata per l'Istituto, con riproduzioni in nero, a colori, con tutti i raggi che sapete, e a coppie prima e dopo il restauro, allora continuate con interesse.

Così anche noi ci riconciliamo con gli schedari e divagando un momento, facciamo il fermo proposito (che non manterremo) d'impiantarne subito uno per le nostre carte. E seguiteremmo a far passare fotografie, mentre il tempo vola, se in altra sala non ci chiamassero i dipinti originali di Antonello.

Ma, per completare la conoscenza dell'Istituto, aggiungeremo ancora che l'archivio fotografico è aperto alla libera consultazione degli studiosi ed integrato da una ricca biblioteca.

Del pari necessaria la scuola, che deve apportare fresche energie fra gli specialisti del restauro e mantenerne i quadri. Un numero ristretto di giovani, una decina al massimo, perché la loro pratica sia pratica effettiva, potrà accedere, dopo un esame d'ammissione, al corso triennale (di più sarebbero, del resto, superflui, date le esigenze, anche all'estero, del restauro d'arte), per uscirne agguerriti nelle varie tecniche, edotti del proprio compito e dei suoi limiti, soprattutto convinti che il restauro è conservazione. Pochi, ma buoni.

## *La "personale" di Antonello.*

Ed eccoci, infine, ad Antonello da Messina. È presente, vorremmo dir vivo, nella sala d'esposizione dell'Istituto, un ambiente notevolissimo dal punto di vista tecnico, per l'impianto dell'illuminazione, che consente di dare a ogni quadro la sua luce più appropriata, grazie ad una serie di portalampade a braccio, che si possono inserire in ogni punto del soffitto; e per quello di condizionamento, che, oltre ad assicurare un ambiente costante alle opere esposte, permette l'esame di nuove sostanze autarchiche per restauro, sotto gli sbalzi più violenti di temperatura. Ma il protagonista, il *genius loci*, è oggi il grande Maestro messinese; lui che, con i suoi capolavori restituiti a nuova vita, dà la miglior misura dell'opera compiuta dell'Istituto.

Sono esposti il *Trittico* del Museo Nazionale di Messina; l'*Annunziata* di Palazzolo Acreide, presso Siracusa; l'altra *Annunziata*, famosissima, del Museo Nazionale di Palermo, dal volto luminoso sotto l'azzurro del velo che lo recinge; l'*Ecce Homo* con l'umanissima effigie del Redentore dagli occhi soffusi di mestizia indicibile. (1).

Ora possiamo ammirarli. Ma com'erano prima? Oltre le fotografie dell'archivio ci possono rispondere le « schede di consegna per restauro ». Eccone una:

« ANTONELLO DA MESSINA – *Ecce Homo.* – Tavola m. 0,48×0,38. Piacenza, Collegio Alberoni. – Piccole sollevazioni filiformi nel senso delle gallerie dei tarli, e altre dovute alle contrazioni del legno. Due margini della tavola sono scheggiati e mancanti. Offuscamento generale prodotto dai vecchi restauri, da vernici e da olio di lino, che risulta essere stato applicato quasi annualmente. A tergo, armatura con traverse scorrevoli applicate nel senso inverso.

« Provvedimenti di restauro: Consolidamento della superficie dipinta. Applicazione di una nuova armatura a traverse scorrevoli, nel senso regolare. Pulitura.

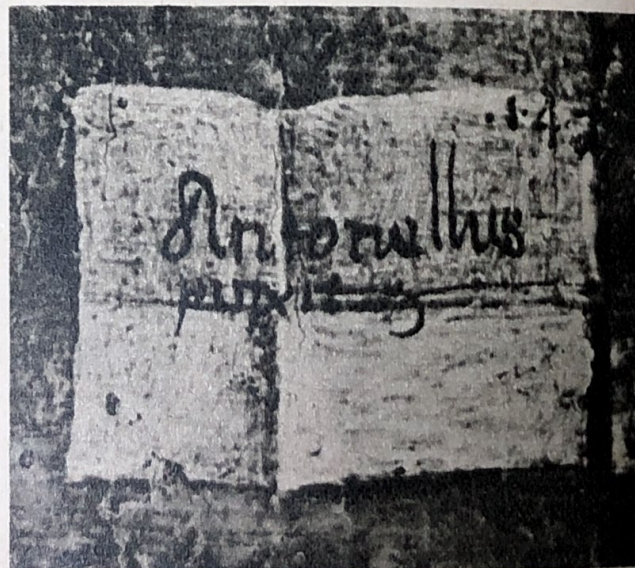
« Analisi sussidiarie: Esame ai raggi ultravioletti. Ricognizione radiografica dell'intera superficie.

« Alla fine del restauro si lascerà un lembo non ripulito in un angoletto a destra, fuori della figura, sul bordo che porta nel centro la firma di Antonello ».

L'Annunziata di Palermo, invece... Ma ad entrar così nei particolari si rischia forse di togliere a queste opere la loro più intima poesia, di ridurle troppo a bei casi di clinica. Dimentichiamo che sono state malate, gioiamo soltanto della loro bellezza. Ma se il merito primo è di Antonello, un po' di riconoscenza vada anche all'Istituto del Restauro, che questa bellezza ha saputo conservarci.

**B. SALADINI di ROVETINO**

---

(1) A questi dipinti è stata aggiunta la *Pietà*, del *Museo Correr di Venezia*, che, essendo stata restaurata di recente, seppure non dall'I.C.R., completa la visione degli ultimi restauri antonelliani.

FIRMA DI ANTONELLO – « ANTONELLUS PINXIT » – NITIDA COME LA SUA PITTURA, NELL'ORLO INFERIORE DELL'« ECCE HOMO ».

LA STORIA CHE VIVE:

# *Le* GUARDIE SVIZZERE *del* VATICANO

DURANTE IL DOMINIO TEMPORALE DELLA CHIESA QUESTI TAMBURI RULLARONO ANCHE PER IMPRESE GUERRIERE...

I TAMBURI DELLA GUARDIA RECANO LE INSEGNE DEL SOMMO PONTEFICE.

Che la storia possa essere viva e palpitante, non storia, cioè, ma visione di fatti presenti, lo sappiamo noi che viviamo a Roma, che abbiamo esplorato minutamente Firenze e che siamo innamorati di Venezia.

Però, ad esser sinceri – e confessiamo di trovare un certo gusto ad esserlo – dovremmo ammettere che, per noi, la «storia» è cosa tutta nostra, e nulla ha che vedere con quella dei testi, degli studiosi e dei dotti. Infatti, esitiamo a pronunciare questa grande e solenne parola (storia), carica di erudizione, curva sotto il peso di scienza documentata, di tesi ed antitesi. La chiameremmo più volontieri «vita nel passato», poiché vita è, per noi, vita pulsante ed animata, ricca di eventi, di personaggi, di sentimenti. Vita nel senso vero della parola, dunque sciolta dal fardello dei dati, dei fatti «storici» e delle documentazioni inconfutabili.

Per noi, passeggiando per le vie di Roma, il passato diventa realtà, più reale della stessa nostra esistenza presente, perché appare al nostro spirito con tutta la ricchezza di fatti che conosciamo e con tutto ciò che dietro questi fatti si

DA QUATTRO SECOLI LA GUARDIA SVIZZERA FA LA SENTINELLA AL PORTONE DI BRONZO DEL VATICANO.

Che cosa sono i dati attinti a documenti, in confronto con la folla viva e fragorosa che si aggirava nel Foro Romano al tempo di Roma imperiale? Gente che conosciamo benissimo, come se fosse dei nostri giorni, e di cui seguiamo le attività, i gusti, le vicende personali. È tanto vivo per noi questo mondo e lo abbiamo fatto nostro a tal punto, che ci accorgiamo qualche volta di aver perduto la nozione del tempo, o di averla sostituita con un sesto senso, che fa da ponte tra il passato e il presente. Infatti, ci avviene di scorgere tra gli antichi Romani che popolano il Foro uno dei nostri conoscenti di Via Veneto nascondc. Sospettiamo che le cosiddette « realtà storiche » ci rivelino solo una minima parte di quello che fu e riempiamo di congetture quel mondo di una volta. Dobbiamo ammettere che queste nostre ricostruzioni storiche sono piuttosto visioni, e che in molti casi non siamo neppur capaci di collocare una iscrizione trovata su di una pietra del Foro Romano nella sua epoca giusta, e spesso – leggendo il nome di un Cardinale sullo stemma di un vecchio palazzo – non sappiamo collegare la sua personalità ai fatti storici di cui egli fu protagonista. Ma non ne sentiamo vergogna, né dispiacere.

« ATTENTI!... FISSI!... » LA GUARDIA È SCHIERATA ALL'INGRESSO DEL VATICANO PER RICEVERE E RENDERE OMAGGIO AD UN ILLUSTRE OSPITE.

DURANTE LE PRIME ISTRUZIONI ALLE GIOVANI RECLUTE UN UFFICIALE CORREGGE LA POSIZIONE DI UN'ALABARDA.

Chiesa, si muovono, girano su e giù per i saloni, discutono, gesticolano, sorridono...

Visitando, ad esempio, Castel S. Angelo, chi può non rivivere le scene dell'assedio narrate e descritte da quel gradasso di Benvenuto Cellini e vederlo metter fuoco alla sua spingarda al riparo dei merli, ed ammazzare i nemici come topi o come mosche?

Vedete, per noi il passato e il presente sono una cosa sola, un flusso continuo, misterioso ed affascinante, in cui ci tuffiamo per liberarci di noi stessi, per ritrovarci in un mondo allo stesso tempo noto ed estraneo, nel quale ci moviamo liberamente, quasi come spiriti, sciolti dal peso della nostra esistenza fisica.

Abituati a vivere in questo nostro mondo di realtà sognata, non ci meravigliammo affatto quando un bel giorno, sempre passeggiando per Roma Eterna, ci trovammo davanti ad un frammento di storia rimasta realtà. Anzi, ci sembrò la cosa più naturale di questo mondo vedere esseri evidentemente vivi, che portavano costumi di altri tempi, muoversi davanti ad uno scenario del glorioso passato. Ed infatti, erano vivi, di una vitalità vigorosa e serena. Ragazzi alti, biondi, visi aperti, sorrisi spontanei. Portavano grandi berretti di

(1943), vestito di clamide, e di pensare tra noi quanto gli sta meglio quest'indumento di quella orribile giacca color rame che ostenta ogni giorno, e di sentirlo lamentarsi con i compagni dei gladiatori di oggidì, che non sono più animati dallo stesso spirito di una volta, tant'è vero che ieri al Colosseo...

E che dirvi della vita di un certo Cardinale, di cui non sappiamo nulla? Vediamo un gioco di colori nel suo grande salone: il rosso intenso degli Arcivescovi, il nero austero dei Gesuiti; un andare e venire di ombre, un sussurrare di voci, un'atmosfera di mistero. Ed in questa assemblea di 500 anni fa ci sembra di conoscere quasi tutti i porporati, e davanti ai nostri occhi si animano famosi ritratti di uomini della

NELL'ARMERIA DELLA GUARDIA SVIZZERA SI LUCIDANO CON SOMMA CURA GLI ELMI E LE CORAZZE... NON SEMBRA FORSE QUESTA UNA SCENA DI TRECENT'ANNI FA?

velluto nero, costumi di soldati mercenari del tardo Medioevo a larghe righe giallo, rosso e blu: i colori dei Medici.

Ora, in presenza di gente d'altri tempi ancora in carne ed ossa, abbiamo dovuto inchinarci davanti alla realtà, ed invece di sognare ombre e misteri, abbiamo interpellato uno di questi strani personaggi col linguaggio dei nostri tempi, chiedendogli: « Tu chi sei? ».

Il fantasma ha risposto. Ha risposto in italiano perfetto, reso più reale dal sorriso spontaneo e cortese col quale ha accompagnato le sue parole. Così è avvenuto che, a un bel momento, ci siamo trovati in mezzo a tre o quattro di questi superstiti di un glorioso passato; ed ecco quello che ci hanno detto.

LA RASTRELLIERA AL PORTONE DI BRONZO DEL VATICANO: SI TRATTA, COME SI VEDE, DI FUCILI CHE HANNO UN CENTINAIO D'ANNI DI VITA...

Sono membri della Guardia Svizzera del Pontefice, cioè del piccolo esercito che è riconosciuto ufficialmente come Guardia militare della Città del Vaticano. La storia di questa istituzione è lunga e gloriosa, ed ognuno di questi ragazzi la conosce a menadito e ne è oltremodo fiero. Infatti, anche per loro questo lungo passato è una realtà vissuta e vivente, e lo incontrano ad ogni passo. Per loro, gli episodi dei primi anni avventurosi al servizio del Papato, dal 1506, quando scesero al comando del Capitano von Silinen, destinati alla protezione del Papa Giulio II, al 1592, cioè per quasi un secolo, sono ancora ragione di orgoglio: dalla guerra contro i Veneziani, condotta con l'aiuto della Guardia e con un piccolo esercito svizzero di circa 3000 uomini, al celebre « Sacco di Roma », dove la Guardia, combattendo valorosamente, perdette oltre i tre quarti de' suoi uomini. Coi pochi fedeli superstiti Papa Clemente VII potè salvarsi in Castel S. Angelo, dove fu assediato per 40 giorni. Gli aggressori offrirono ad ogni soldato svizzero tanto oro quanto egli pesava, se si fosse arreso; ma nulla poteva tentare la loro fedeltà: rimasero tutti nel Castello assediato con il loro adorato Sovrano, fin quando non fu ristabilita la pace.

PER LE OCCASIONI DI GALA LE GUARDIE SVIZZERE PORTANO I PESANTI MORIONI MEDIOEVALI.

Ricorderemo pure che nella battaglia di Lepanto Marcantonio Colonna aveva una guardia di 24

Svizzeri concessigli dal Papa, i quali si distinsero nel combattimento, impadronendosi di due bandiere turche, ancora conservate nel Museo di Lucerna.

Quale meraviglia se, con simili tradizioni, le Guardie Svizzere hanno ancora un aspetto di intrepido orgoglio?

Il corpo è oggi composto di 6 ufficiali e 100 uomini, e questi vestono i costumi storici che, secondo la tradizione, sarebbero stati ideati da Michelangelo e con i quali entrarono per la prima volta a Roma nel 1506, armati di alabarde medioevali. Quando vestono l'alta uniforme anche i loro elmetti e le corazze sono di foggia medioevale.

La Guardia Svizzera è direttamente responsabile della sicurezza personale del Papa e dei membri della Corte pontificia: giorno e notte gli Svizzeri stanno di guardia ai vari ingressi della Città del Vaticano o alla Sala Clementina dell' appartamento pontificio; essi scortano, inoltre, il Papa nei cortei e nelle processioni e fanno servizio d'ordine nelle cappelle pontificie: durante le visite dei Sovrani un distaccamento di Svizzeri rende per primo gli onori in piazza S. Pietro. Ogni soldato è in servizio per due giorni consecutivi, poi ha un giorno di riposo.

La scelta degli uomini si fa con criteri seve-

I MILITI PRENDONO I LORO PASTI ALLA MENSA COMUNE. IN ALTO È AFFRESCATO IL RITORNO DELLA GUARDIA DAL GIURAMENTO DELLE RECLUTE.

SEMBRA COMPLICATISSIMO INDOSSARE L'UNIFORME CINQUECENTESCA, EPPURE LE GUARDIE SVIZZERE SI VESTONO IN QUATTRO E QUATTR'OTTO.

UNO DEI PIÙ PIACEVOLI MOMENTI DELLA GIORNATA È QUELLO RAPPRESENTATO DALL'ARRIVO DELLA POSTA. CHI SCRIVE? SARÀ LA MAMMA? OPPURE LA BIONDA FIDANZATA?

UNA GUARDIA SVIZZERA CHE S'INTRATTIENE GIOVIALMENTE CON DUE CICLISTI IN ERBA NEL CORTILE DELLA CASERMA.

rissimi. Essi devono avere tra i 20 e i 25 anni, aver già prestato servizio militare nel loro Paese ed essere moralmente e fisicamente ineccepibili. In genere, si dedicano, nei giorni di libertà, al tirocinio della professione che intendono abbracciare più tardi, e più di un soldato pontificio è poi diventato un celebre uomo di Stato nel suo Paese nativo.

Ogni anno, il 6 maggio, le nuove reclute pronunciano il giuramento. Questa cerimonia è la festa più solenne della Guardia Svizzera, che per l'occasione veste i costumi di gala medioevali ed esce al rullo dei tamburi... Ma la festa più cara è quando si riuniscono tutti nella sala comune, intorno all'albero di Natale, per estrarre a sorte il regalo del Papa e cantare le canzoni del loro Paese. Il comandante chiude la festa leggendo le lettere inviate da vecchi militi della Guardia, che in quell'occasione mostrano il loro attaccamento al corpo.

Questa è la vita degli appartenenti alla Guardia Svizzera pontificia, che non solo è una delle più pittoresche istituzioni della Roma storica, ma anche della Roma attuale, costituendo essa una congiungente tra la Storia e la realtà di oggi.

(*Fot. dell'A.*) **G. DA RIO**



Indirizzare la corrispondenza impersonalmente alla Consociazione Turistica Italiana

*Direttore:* Sen. Carlo Bonardi

*Direzione e Amministrazione:* Consociazione Turistica Italiana - Milano, Corso Italia, 10

*Redattore Capo Responsabile:* Dott. Attilio Gerelli

Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50